МОСКВА: ОТМЫТЬ ЭТУ... РОДИТЬ НОВУЮ? › 4

№6 (972) ИЮНЬ 2012 WWW.ZR.RU

За рулем

AUDI, BMW, MERCEDES-BENZ
ЧЕРТЫ ЛИДЕРА › 90

ГОСДУМА
В ЗАБОТЕ О ВОДИТЕЛЯХ › 180

САЛОН В ПЕКИНЕ
120 МИРОВЫХ ПРЕМЬЕР › 20

ISSN 0321-4249
9 770321 424007 12006



UAZ, LAND ROVER, JEEP

ОНИ НАСТОЯЩИЕ! › 30

28 **РАДАР-ДЕТЕКТОРОВ.** ТЕСТ › 124

КАКИЕ ЛОШАДИ **НАС ГРАБЯТ** › 195

МАШИНА ПОДАЕТ ЗНАКИ › 78

GRANTA, KALINA. **ОТЗЫВ ИЛИ ПИАР?** › 166

За рулем

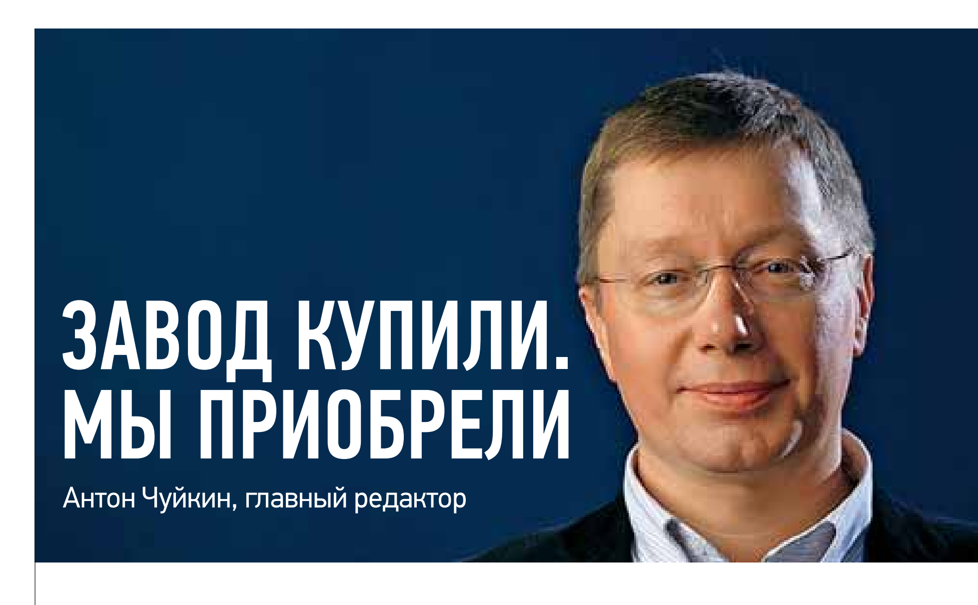
№06 2012 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 972-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин
EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Дмитрий Федоров
ШЕФ ПО ТЕКСТУ Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Сергей Воскресенский,
Михаил Гзовский, Максим Гомянин,
Сергей Клочков, Александр Крапивин,
Сергей Мишин, Денис Панов, Юрий Тимкин,
Максим Сачков (зав. отд.), Кирилл Милешкин
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.),
Алексей Воробьев-Обухов
АВТОРЫНОК, ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Евгений Борисенков (зав. отд.), Геннадий Емелькин,
Анна Клепач, Игорь Козлов, Эдуард Коноп,
Максим Приходько, Игорь Теременко
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.),
Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев,
Вадим Никишев
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Сергей Баландюк
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (арт-директор),
Александр Мандрусов (главный художник),
Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова,
Ольга Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев,
Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин
iPAD-ВЕРСИЯ digital@zr.ru
Дмитрий Пильников (руководитель проекта),
Павел Леонов, Екатерина Ивкова, Милиана Коломиец,
Сергей Патмар, Анастасия Приходько
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов,
Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин,
тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии Eurogravure S.p.A. (Италия)
Выходит один раз в месяц


ТИРАЖ 417 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10,
тел. 607-27-33, факс 737-43-07, info@zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания: Роспечать – на полгода 70321, на год 72390, МАП – на полгода 99122.



ЗАВОД КУПИЛИ. МЫ ПРИОБРЕЛИ

Антон Чуйкин, главный редактор

Свершилось: АВТОВАЗ куплен альянсом «Рено-Ниссан». По сути, именно это означает документ, подписанный в начале мая в Париже. Схема с СП, оформление сделки, проценты, доли и т. д. в самом упрощенном переводе означают, что больше половины акций автогиганта переходит в собственность французско-японской группы (подробнее – в разделе «Новости»).

Не стоит горевать о потере главной составляющей части «российского автопрома». Волжский автомобильный никогда ею не был. Начинался он как советский автопром, причем не исконный: «Фиат», отдадим ему должное, привнес очень и очень многое, видоизменив целую отрасль. Затем был смутный период то ли владения ВАЗом, то ли выкачивания, что вернее, его капиталов некими структурами, которые язык не поворачивается назвать российскими. Со стороны казалось – завод скоро прекратит существование... Последние годы – фактически подготовка к тому, чтобы у предприятия появился наконец надежный, полноценный хозяин.

Слава богу, что таковой теперь есть. Он не из нашей страны – ну и пусть. Зато мы знаем, сколь рачительно он, как настоящий частник, относится к своей собственности, в том числе зарубежной. Румынскую «Дачию», про которую уже и анекдоты не рассказывали, вернул к жизни, и теперь марку знает и уважает весь мир. За то время, что «Рено» присматривался, приценивался, подбирался к АВТОВАЗу, купив для начала 25% акций, там произошло столько позитивных изменений, сколько не было за предыдущие 20 лет. В этом году мы видим первые их плоды – «Гранту» и «Ларгус». Которые выпускают под маркой «Лада», между прочим – российской, вне всякого сомнения.

Настоящий хозяин вкладывает деньги, чтобы производство сделать высокорентабельным. Дает работу, причем и своим людям, и смежникам. Платит налоги. Предлагает рынку конкурентоспособную продукцию. Очереди на «лады» – это не прошлое возвращается, это будущее наступает. Российский автопром – мы его не потеряли, мы его обрели.

ГОРОД, КОТОРОГО НЕТ

Игорь Моржаретто

Напомним, что решение о расширении границ Москвы принял в прошлом году президент РФ Дмитрий Медведев. Соглашение о передаче столице части территории Подмосковья – 148 тыс. гектаров – два субъекта федерации подписали оперативно, уже в конце года. Черта города отодвинется на юго-запад, и теперь он будет граничить с Калужской областью. Кроме того, к Москве присоединят участки на западе области, один из них под Звенигородом (для администрации президента), другой – территория Международного финансового центра и инновационного центра «Сколково».

В апреле глава государства дал указание чиновникам федеральных ведомств готовиться к переезду на присоединяемые к Москве территории; предложения надлежит разработать в кратчайшие сроки, уже в мае. Скорее всего, поменяют прописку Совет Федерации и Государственная дума, администрация президента РФ, аппарат правительства страны, федеральные органы исполнительной власти. За МКАД переедут также Генпрокуратура, Следственный комитет, Счетная палата, Высший арбитражный суд и Верховный суд РФ.

Не иначе, руководители страны уверены, что в результате дороги в центре столицы серьезно разгрузятся. А еще они утверждают, что строительство новых зданий для правительственных учреждений не обременит бюджет – деньги выручат от продажи старых зданий в историческом центре столицы. Подумали и о том, как чиновникам быстро и беспрепятственно добираться до нового места работы. В частности, глава государства поручил правительству Москвы вместе с Министерством транспорта России к 1 декабря подготовить проект реконструкции Калужского шоссе – с тем чтобы превратить его в бессветофорную на всем протяжении городскую магистраль. А весь транзитный поток пойдет в обход новых



Сергей КЕЛЬБАХ, председатель правления госкомпании «Автодор»
По территориям, которые присоединены к Москве, проходит уже существующая автомобильная дорога М3 «Украина» (она передана в доверительное управление ГК «Автодор» в прошлом году). Несмотря на то что магистраль до 86-го км оказывается в городской черте, принято решение не включать ее в улично-дорожную сеть столицы. Это позволит развивать трассу как скоростную автодорогу в составе международного транспортного коридора. Магистраль будет реконструирована, но проект только разрабатывается.

Кроме того, через новую территорию должна пройти Центральная кольцевая автодорога (ЦКАД). Проектная документация первого пускового комплекса (длина 119 км, от М1 «Беларусь» до М4 «Дон») сейчас проходит государственную экспертизу. По плану в 2013 году начнется подготовка территории. Строительство этого участка (ширина от четырех до шести полос) будет осуществляться в рамках концессионного соглашения; оно должно завершиться в 2021 году. А еще сейчас прорабатывается вопрос о создании грузопассажирского транспортно-пересадочного узла на юго-западе Новой Москвы. Этот проект, конечно, должен связать все виды транспорта, в том числе авиационный.

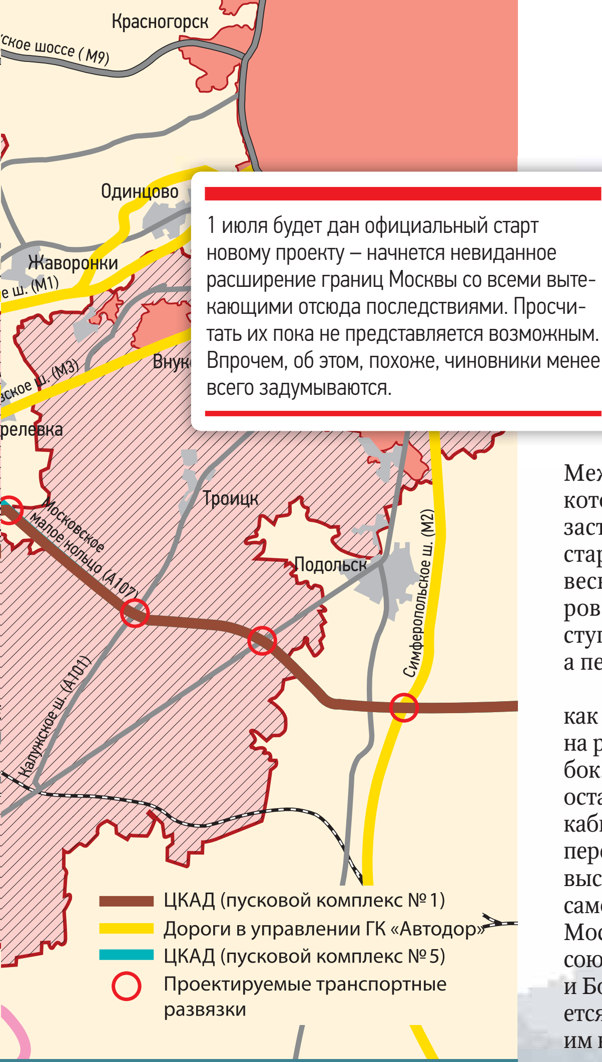
При реализации своих проектов мы руководствуемся программой деятельности «Автодора», утвержденной правительством РФ. А все проекты в рамках Новой Москвы мы будем координировать усилиями совместной рабочей группы, в которую входят представители «Автодора», Минтранса РФ, правительств столицы и области.

Михаил БЛИНКИН, директор Института транспортной экономики и политики Высшей школы экономики, член Общественной палаты РФ
Я готов просчитать все транспортные потоки в новом территориальном образовании, но только после того, как специалисты по градостроительной политике, урбанисты, расскажут о функциях присоединяемых территорий. Объяснят, где будут располагаться офисные зоны, промышленные предприятия, спальные районы, обоснуют направление трудовых потоков. Куда жители направятся утром и почему, а куда – после работы? Это что касается новых районов. Меня еще очень волнует, как будут использоваться опустевшие офисные здания в историческом центре города.

Сейчас идет международный конкурс, и нам обещают, что к осени окончательно сформируется концепция развития новых районов. Надеюсь, что тогда получу ответы на мои вопросы и смогу рассчитать движение транспортных потоков. Возможно, мои выводы не обрадуют авторов идеи расширения города. Но больше я ничего сказать не могу.

Может быть, это замечательная идея, но пока только идея, не подкрепленная расчетами.

Александр САРЫЧЕВ, директор НИИ транспорта и дорожного хозяйства
Я не сторонник этого проекта. В Москве и ближайшем Подмосковье столько пустых и неухоженных мест, десятки квадратных километров неработающих промзон, полно ветхого жилья. Да, много территорий распродано, но нужно их выкупать, вывести не соответствующие столице производства, переселить людей.



1 июля будет дан официальный старт новому проекту – начнется невиданное расширение границ Москвы со всеми вытекающими отсюда последствиями. Просчитать их пока не представляется возможным. Впрочем, об этом, похоже, чиновники менее всего задумываются.

районов – по Киевскому шоссе и ЦКАД.

Правда, пока это лишь набор благих пожеланий. Как отмечал помощник президента Д. Медведева Аркадий Дворкович, здания будущих ведомств на новой территории еще даже не спроектированы. Более того, толком не определено, где они будут стоять. Международный конкурс, в результате которого сформируют концепцию застройки новых районов, только стартовал; по словам А. Дворковича, весь следующий год уйдет на проектирование. Поэтому к строительству приступят никак не раньше конца 2013-го, а первые объекты сдадут году в 2015-м.

Уже сейчас не очень понятно, как переезд органов власти повлияет на решение проблемы московских пробок. Ведь уже известно, что президент останется в Кремле – там его рабочий кабинет. Однако аппарат его по плану переедет куда-то за Троицк. И что же, выстроится гигантская пробка от этого самого Троицка до исторического центра Москвы, через Калужское шоссе, Профсоюзную улицу, Ленинский проспект и Большую Якиманку? То же самое касается министерств и «подведомственных» им компаний. Вот уедет Минэнерго в Мамыри, допустим, а все крупнейшие нефтегазовые компании останутся в недавно отстроенных современных офисах в центре столицы. И теперь чиновники и бизнесмены начнут непрерывно мотаться туда-сюда по Калужскому шоссе?

В общем, самая главная проблема этого грандиозного проекта – непонятно, зачем его затеяли. Повысить качество управления страной? (Говорят, по этому показателю Россия находится на 96-м месте в мире.) Отличная идея! Только зачем для этого удалять администрацию президента на 40 км от самого президента? Покажите мне исследования, которые подтверждают, что это поспособствует улучшению системы управления!

Причем не только я не понимаю смысла этой задумки, но и почти вся Общественная палата России (ее члены в конце марта приняли резолюцию с требованием приостановить реализацию проекта до проведения общественных слушаний и экологических экспертиз). И по большому счету граждане страны тоже не понимают. Им, как всегда, забыли объяснить, для чего затеяли грандиозный эксперимент. Впрочем, какая разница? Главное – он стартует 1 июля. С чем нас и поздравляем! **ЗР**

Владислав КРУПЧИНСКИЙ, художник, житель Обнинска (Калужская область)
В последние годы добираться до Москвы, где я работаю, стало достаточно удобно. Дорога на электричке до центра столицы занимает 1 час 40 минут. А после реконструкции Киевского шоссе, которая продолжалась несколько лет, можно ездить и на автомобиле – за час я доезжаю от своего дома до ближайшей станции метро «Юго-Западная». Что для меня изменится, когда граница Москвы переместится практически к окраине моего города? Не знаю. Скорее всего, ничего. Эту ситуацию не раз обсуждал с друзьями, которые, как и я, ездят на работу в столицу. Главное, чего мы все боимся, – снова начнется массовая реконструкция всех дорог, которые ведут в Москву, и автомобильных, и железных. И, как водится, на несколько лет. Значит, снова проблемой станет добраться на работу – в старый центр Москвы, минуя новый центр...

Александр ПИКУЛЕНКО, журналист
Кремль, конечно, останется на месте, потому как символ государства и первым лицам государства покидать это место негоже. Разрушение символов вообще плохо действует на умы граждан. А вот выгнать за пределы кольцевой дороги – сделать «замками-дышами» – палату нижнюю, палату верхнюю, Общественную палату и прочие государственные органы я считаю очень правильным.

Главное – не посадить все в одно место: их надо очень равномерно распределить по территории Новой Москвы. Тогда мы сразу решим массу проблем. Во-первых, получим точки притяжения, вокруг которых будут образовываться такие хорошие центры, агломерации. Их нужно обслуживать, с ними нужно жить.

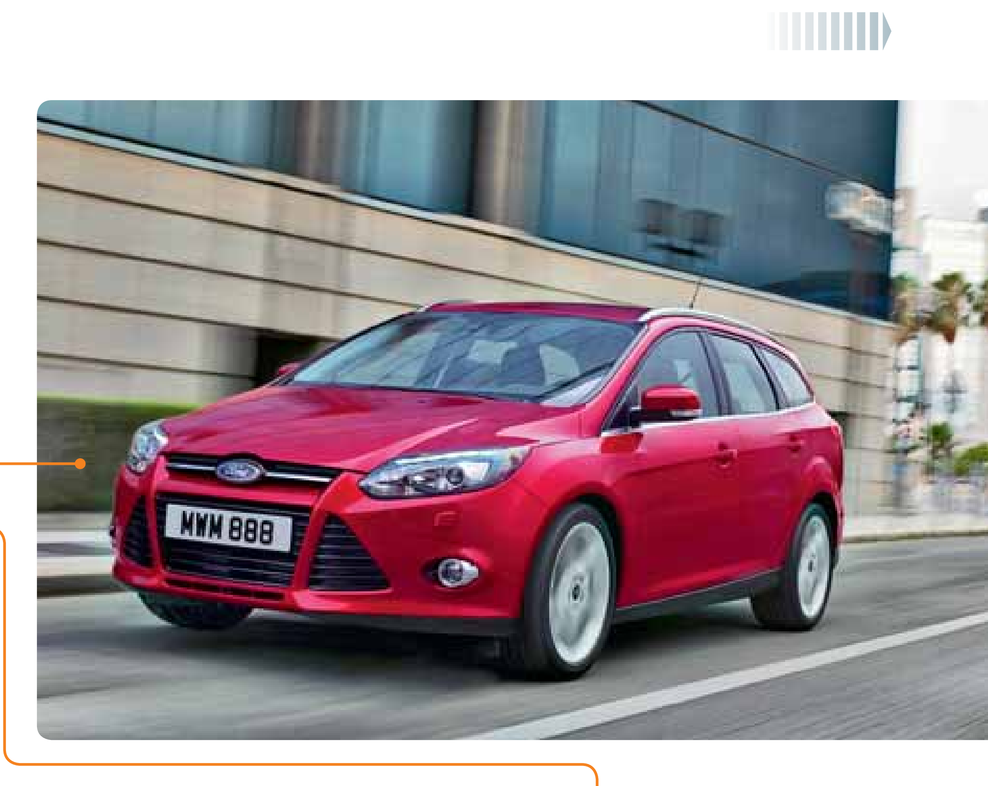
И во-вторых, мы перераспределим транспортные потоки.

Илья ЗАЛИВУХИН, архитектор, гендиректор проектной компании
Любой профессионал вам сегодня скажет, что просто идею расширения границ города даже не стоит обсуждать. Нет темы! Зато есть реальная проблема: Москва и область, которые исторически развивались как единый регион, в последние два десятилетия категорически не хотели строить совместные планы. Это нанесло огромный ущерб – всем. Надо ли вообще присоединять к столице такой огромный кусок? Не уверен. Раньше земли к Москве присоединяли, следуя определенной логике. Скажем, город Бабушкин сначала стал фактически частью большого города, а потом произошло оформление этого юридически – он превратился в Бабушкинский район столицы. И теперь, наверное, логично было бы присоединить к Москве Химки, Мытищи или Королев, ведь это уже практически районы Москвы, – но не тысячи гектаров чистого поля или леса. Зачем? Если есть задача переселить куда-нибудь федеральное правительство, можно возвести специально для этого город-спутник наподобие Зеленограда, соединив его с Москвой современными скоростными дорогами.

Полагаю, от создания мегагорода выиграют только пенсионеры, которые живут на новых территориях: они получат столичные льготы и надбавки. Иных плюсов проекта пока не вижу.

А Москве надо осваивать свои пустыри и промзоны, которых немало.


TOYOTA
CAMRY
Изысканные материалы отделки интерьера
Сенсорный дисплей Toyota Touch
Превосходная шумоизоляция
Элементы управления для пассажиров задних сидений
Toyota
Управляй
Мечтой


MWM 888

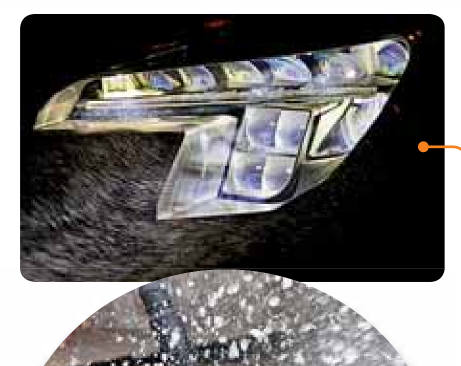



CC-521-GN

СОДЕРЖАНИЕ | 2012, № 06











*Грузовик. **Автобус.

СОДЕРЖАНИЕ | 2012, № 06









товар сертифицирован реклама

Porsche рекомендует Mobil 1

www.porsche.ru

Асфальт может быть серым.
Но только не тот, кто по нему едет.

Новый Cayenne GTS.





Расход топлива* в смешанном цикле, л/100 км: 10.7 Выбросы CO_2, г/км: 251

*Определяется по стандарту 80/1268/EEC в действующей редакции




21:06
OUTBACK



КОРОТКО

Генпрокуратура указала на недопустимость выдачи водительских удостоверений алкоголикам и наркоманам без представления соответствующей справки или по поддельной бумажке. Суды удовлетворили уже 20 тыс. исков прокуроров о признании таких удостоверений недействительными.



В Госдуму внесен законопроект, предлагающий лишать водителей прав на срок до двух лет за отсутствие или неиспользование детского автокресла. Однако в профильном комитете считают более целесообразным повысить штраф за это нарушение до 2,5–5 тыс. рублей.

Клуб ADAC обнародовал данные о надежности автомобилей, разбив их по классам. В среднем и высшем классах соперников у «немцев» в первой десятке просто нет, а вот самыми надежными малышами признаны «Форд-Ка», «Рено-Твинго», «Тойота-Айго», «Фиат-Панда», «Мини», «Мицубиси-Кольт», «Опель-Мерива» и... «Дачия-Сандеро».



Lada 2190 – под таким именем «Лада-Гранта» начала свой экспортный путь на Украину, в Казахстан, Белоруссию, Молдавию и Киргизию. А в конце года, после премьеры в Лейпциге, начнутся продажи «Гранты» и в Германии, по цене 5,8 тыс. евро.



«СОЛЛЕРС» СОБИРАЕТ «МАЗДУ»

В конце года СП «Соллерса» и «Мазды» приступит к сборке леворульных кроссоверов «Мазда CX-5» и седанов «Мазда-6». Для начала мощность завода составит 50 тыс. автомобилей в год, затем будет увеличена до 70 тысяч. Как ожидается, местная сборка позволит снизить цену на эти модели на 5–10%. Доставлять машины в западные регионы России будут по льготным тарифам.

А вот роторный спорткар «Мазда RX-8» пока останется праворульным. Мы не оговорились, именно останется: из-за неослабевающего спроса на японском рынке фирма вновь решила продолжить его сборку, по крайней мере до июня. А там видно будет.



С УГОНАМИ ПОКОНЧАТ

Рабочая группа по совершенствованию законодательства в области безопасности дорожного движения при Комитете Госдумы по конституционному законодательству и госстроительству предложила исключить из УК РФ статью 166 – об ответственности за угон транспортного средства. Если инициатива будет поддержана, любое завладение чужим автомобилем будет считаться кражей или грабежом со всеми вытекающими отсюда последствиями.



ЭЛЕКТРОЛЬГОТЫ

Торгово-промышленная палата России предлагает обнулить ставку НДС при ввозе и продаже электромобилей. Мало того, собираются разрешить им движение по выделенным полосам, и не только в выходные дни. В ТПП отмечают, что именно подобные льготы ранее заметно поспособствовали ускорению электромобилизации в нескольких европейских странах – в частности, в Норвегии.



«ИСУДЗУ» ИЗ УЛЬЯНОВСКА

Ульяновский автомобильный завод вновь приступил к сборке грузовиков «Исудзу», которая ранее была прекращена. Теперь в планах предприятия нарастить ежегодный выпуск до 5 тыс. автомобилей. Для этого будет создано 100 рабочих мест.

УТИЛЬ НЫНЧЕ ДОРОГ



Минпромторг предлагает ввести чуть ли не с 1 августа так называемый утилизационный сбор при ввозе автомобилей в Россию. Причем если для новых авто он составит (по данным газеты «Коммерсант») 10–72 тыс. рублей, в зависимости от рабочего объема двигателя, то за подержанную машину собираются взимать от 40 тыс. до... 614 тыс., причем максимальная сумма предусмотрена для машин семилетнего возраста. Но круче всего обойдутся со старыми автобусами: их будущая утилизация оценена в 1,4 млн. рублей! Этот сбор не противоречит правилам ВТО и призван компенсировать снижение ввозных пошлин.

КОЛОДА БЕЗ СЕМЕРКИ

С конвейера Ижевского автозавода 17 апреля сошел последний ВАЗ-2107. Этим завершилась история «Жигулей» в России, если не считать доживающего свои дни универсала ВАЗ-2104. Причина – падение спроса до уровня, при котором производить автомобиль АВТОВАЗу невыгодно.

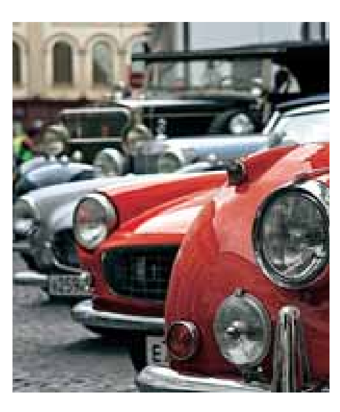


НЕ ПИШИТЕ НА ХОДУ



Как показал международный опрос, проведенный компанией «Форд», 55% российских водителей забавляются чтением и набором СМС-сообщений во время движения. Впрочем, мы здесь не лучше и не хуже других: недисциплинированных в этом смысле немцев набралось 49%, а итальянцев – 61%. Результаты исследования привели разработчиков к идее о необходимости такой опции, как чтение эсэмэсок вслух (Text-to-Speech), что и реализовано в новой системе Sync, разработанной в партнерстве с «Майкрософт». При появлении в салоне смартфона, поддерживающего «блютус», система способна распознать приходящие сообщения и озвучить их приятным женским голосом. Вот только о русификации этой функции пока не сообщается.

РЕТРОРАЛЛИ



Ралли старинных автомобилей L.U.C Chopard classic weekend rally, проходящее под эгидой компании Chopard, стартует 3 июня в Третьяковском проезде уже в десятый раз и финиширует в Барвихе. Главными призами станут швейцарские хронометры. Московское ралли не просто демонстрация старинных автомобилей, а профессиональное состязание. Наряду с любителями раритетов в нем соревнуются высококлассные гонщики, принимающие участие и в таких международных заездах, как легендарное ралли Mille Miglia.

КОЛОНКА АВТОБИЗНЕСА

Итальянскую мотоциклетную компанию «Дукати» приобрела «Ауди». Точная сумма сделки не разглашается, однако говорят об 1,1 млрд. долларов. Производитель супербайков стал двенадцатым брендом группы «Фольксваген».

К 2014 году мощности российского завода «Ниссан» должны увеличиться вдвое – до 100 тыс. машин в год. Это будет достигнуто главным образом частичным переносом производства «Кашкай» из Англии в Санкт-Петербург: россияне покупают этот кроссовер активнее, чем кто-либо в Европе.

Концерн «Форд» до последнего времени играл очень скромную роль в Китае, занимая всего 2% местного рынка. Теперь он намерен серьезно расширить свое присутствие. Инвестировав 4,9 млрд. долларов в восемь новых заводов, американцы собираются к 2015 году представить на китайском рынке 15 моделей местной сборки.

Европейские продажи новых автомобилей достигли в марте очередного минимума. По сравнению с мартом 2011 года реализация упала на 6,6%, составив в итоге 1,5 млн. машин. Это самый низкий уровень с 1998 года.

Принадлежащая «Фиату» сербская фирма «Застава», базирующаяся в городе Крагуевац, получила очередные финансовые вливания. За 1 млрд. евро здесь возведен практически новый завод на 2,4 тыс. рабочих мест, который с конца 2012 года займется производством пятидверного «Фиата-500L».

Осуществляя план снижения издержек, компания «Опель» намерена перевести часть тиража «Астры» из немецкого Рюссельсхайма в польский Гливице.

Группа «Пежо-Ситроен» продала свой главный офис в Париже, неподалеку от Триумфальной арки, в котором обитала последние 48 лет, и... взяла его в аренду.

ПЕКИНСКИЕ СМОТРИНЫ



В столице Поднебесной состоялся 12-й автосалон «Авто Чайна». В выставочном центре, так похожем на наш «Крокус Экспо», на площади около 230 тыс. кв. м представили свыше 1100 автомобилей, среди которых 120 мировых премьер от 36 зарубежных и 84 местных фирм! Закономерно: миллиард китайцев обеспечивает куда больший потенциал рынка, чем сотня миллионов россиян. А о количестве сборочных предприятий на территории КНР и говорить нечего.

Но вот незадача: у китайцев появился термин «ABB», что означает «Ауди», БМВ и «Бенц». Это наиболее желаемые автомобили, причем они должны быть… немецкой сборки! В крайнем случае с конвейеров местных СП. А вот чисто китайские авто (более 100 марок и почти 500 моделей), похоже, ориентированы больше на внешние рынки! И они их постепенно завоюют: дизайн и оснащение представленных ныне экспонатов приближены к вкусам европейцев, а цена… Сами понимаете.

ЛЕТАЮЩИЙ ПУТЕШЕСТВЕННИК «ФИАТА»

«Выджо», так называется новая модель «Фиата», означает по-итальянски «путешествие», а в Китае эта модель носит имя «Фей Сианг» – от слова «летать». Это первый совместный с «Крайслером» проект, разработанный специально для местного рынка. Пятиместный седан построен на новейшей платформе «Фиата» и разделяет ее с «Доджем-Дарт» и «Джульеттой». Автомобиль длиной 4679 мм предлагают с 1,4-литровыми моторами T-JET мощностью 120 или 150 л.с., соединенными с механической 5-ступенчатой коробкой либо с новым агрегатом DDTC с двойным сцеплением. «Фиат-Выджо» – первый автомобиль на конвейере совместного предприятия GAC-«Фиат» (провинция Хунань).



ОТКУДА «ЛАВИДА»?

Из леса моделей «Фольксвагена», вестимо! Этот автомобиль A-класса с 2008 года разошелся по китайским дорогам в количестве свыше 700 тыс. штук, и вот – премьера нью-«Лавиды». Ее кузов полностью изменился в соответствии с сегодняшней автомобильной модой в массовом сегменте. Модель предлагают в четырех комплектациях и с тремя моторами. Система динамической стабилизации, антиблокировочная и передние эйрбеги – теперь неотъемлемые атрибуты даже базовой версии. На «Фольксвагене» утверждают, что благодаря примененным прогрессивным технологиям нью-«Лавида» задаст новые стандарты в этом сегменте. По крайней мере в автопарке КНР.

«ЛАМБОРГИНИ» – ЭТО ДЖИП!

Пожалуй, премьера вседорожника «Ламборгини-Урус», пусть пока и в качестве концепта, – самая сенсационная. Если силовые агрегаты и трансмиссию можно было позаимствовать хотя бы у модели «Кайен», то кузов и интерьер выполнены чуть ли не целиком из карбона. Пятиметровый джип получился на удивление легким для своих 600 л.с. А тщательно проработанная аэродинамика еще добавит прыти и экономичности.

В автомобиле собраны все последние технологические достижения. Фары, разумеется, светодиодные, дисплеев на торпедо два – для водителя и пассажира. Плюс сенсорный экран сзади. А вот управлять «Урусом» будет непривычно: никаких подрулевых переключателей, если не считать лепестков коробки! Все интегрировано в рулевое колесо. А что туда не влезло – ищите на центральной консоли.





ДАУНСАЙЗИНГ «АКУРЫ»

Вседорожники этой марки привычно ассоциируются с весьма крупными формами. Забудьте! «Акура-RDX» спустилась в класс компактных «паркетников». И стала при этом выглядеть куда динамичнее старших братьев, не уступая по оснащенности модели MDX. Даунсайзинг, коснувшись кузова, не отразился на двигателе. Напротив, в базовой версии вместо 2,3-литровой «четверки» появился 3,5-литровый шестицилиндровый мотор мощностью 273 л.с.

38 МАШИН И ТРИ ПРЕМЬЕРЫ

В числе 38 выставленных автомобилей «Тойота» три мировые премьеры: гибридный седан среднего класса Yundong Shuangqing («Движение над облаками»), разработанный специально для китайского рынка, и два концепта в компакт-классе – седан и хэтчбек «Дир Кин» (Dear Qin). Последние выделяются футуристическим дизайном, что не помешает им уже в качестве серийных моделей приступить в 2013 году к завоеванию мировых рынков: их новая платформа станет глобальной. А вот участь гибрида – колесить только по китайским дорогам. К слову, и разработка автомобиля, включая гибридную силовую установку, выполнена отнюдь не в Японии!



«ДЕНЦА» ОТ «БЕНЦА»

Концептуальный электромобиль «Денца» – плод сотрудничества китайской фирмы BYD и немецкого концерна «Даймлер». В серию этот первый представитель сегмента NEV (New Energy Vehicle) пойдет в Китае, где и будет продаваться. Тяговая батарея размещена под полом электромобиля, его задние двери открываются против движения, а за ними расположены сиденья, раскладывающиеся в лежачие места наподобие кресел в бизнес-классе авиалайнеров. Ночью небольшую часть энергии расходуют светодиоды для мягкого освещения этой «спальни».

Кстати, раз уж речь зашла о «Бенце»: планируется изменить систему буквенных индексов. Впредь буквой *G* будут обозначать все внедорожники и кроссоверы, *C* – купе и кабриолеты, а сочетанием *SL* – спорткары. Соответственно купе и кабриолет C-класса получат индекс CLC, E-класса – CLE, а к новому компактному кроссоверу приклеят шильдик *GLA*.

ШЕСТОЕ ЧУВСТВО «РОЛЛС-РОЙСА»

Лимузин «Гоуст Сикс Сенсис» (Ghost Six Senses) призван максимально ублажить все органы чувств своих седоков. Облик и перламутровый белый лак – зрение, аудиосистема с так называемыми эксайтер-динамиками в потолке – слух, примененные материалы отделки – обоняние, напитки из встроенного бара-холодильника – вкус, особой выделки кожа и ковры из натуральной шерсти – осязание. Шестое чувство – это, вероятно, гордость от обладания таким автомобилем.

«СИТРОЕН» ВЕРЕН СЕБЕ

Новую главу в историю линейки DS намерен вписать «Ситроен» мировой премьерой концепта Numéro 9. Взглянув на него, вы уясните, какими станут в ближайшем будущем седан C-класса, вседорожник и лимузин D-класса с двойным шевроном на решетке радиатора.



ДВАДЦАТЬ СОТОК «ГРЕЙТ УОЛЛА»



Дома и стены помогают. А также площадь стенда в 2 тыс. кв. м. Среди 20 экспонатов внимание привлекли три новинки «Ховера» – с индексами Е, 7 и М4. Первый разработан фирмой полностью самостоятельно; это гибридный вседорожник с вертикально поднимающимися дверями и панорамным люком. Его силовая установка, снабженная солнечными батареями, развивает мощность 245 л.с. и максимальный крутящий момент 610 Н·м. «Ховер-Н7» отнесен к премиум-классу и оснащен двигателем в 215 л.с. с непосредственным впрыском и турбонаддувом. «Ховер-М4», автомобиль классического европейского дизайна, обещает стать одним из самых безопасных вседорожников фирмы благодаря специальным энергопоглощающим зонам, системам распределения тормозных усилий, экстренного торможения и антиблокировочной, подушкам безопасности и ремням с преднатяжителями, а также дисковым тормозам на всех колесах.



КИТАЙСКИЙ ТАЛИСМАН «РЕНО»

Он так и называется – «Талисман». Это флагманский седан «Рено» для китайского рынка, воплощающий концепцию практичной роскоши: выгодное вложение средств в удобный и практичный автомобиль для повседневной жизни.

Элегантный дизайн и лучший в своем классе интерьер ориентированы на требовательных молодых бизнесменов, которые хотят ездить на деловые встречи в авто, отвечающем их амбициям. Но собирают «Талисман» вовсе не в Китае, а в соседней Корее, что как раз и соответствует нынешним предпочтениям местных потребителей, способных выложить почти 39 тыс. евро за свою мечту.

МОБИЛЬНОСТЬ ВЕРСИИ 2.0

«Дженерал моторс» после успеха революционного концепт-кара «Шевроле EN-V» на всемирной выставке в Шанхае привез в Пекин его вторую версию. Как сообщил Кевин Уэйл, президент и управляющий директор «Джи-Эм Чайна груп», в нем использованы мобильный Интернет, электроприводы и телематика «для изменения ситуации на автомобильном «ландшафте» и устойчивого развития нашей индустрии». Концепт EN-V 2.0 всепогодный, он оснащен климат-контролем и разработан на основе модульного принципа, что дает возможность строить машины как с относительно простым управлением, так и более сложные, полностью автономные «сетевые» модели. Речь идет о беспроводной коммуникации, дающей водителю и пассажирам во время движения доступ к социальным сетям для связи с друзьями или бизнес-партнерами. Фирма рассчитывает использовать прототипы концепт-кара EN-V 2.0 для пилотных исследований в Китае.



АВТОВАЗ: СОШЛИСЬ НА 750 МИЛЛИОНАХ

В начале мая стало известно, что альянс «Рено-Ниссан» через полтора года получит контроль над АВТОВАЗом. За очередные 25% акций придется заплатить 750 млн. долларов. Впрочем, такой же пакет АВТОВАЗа четыре года назад обошелся «Рено» дороже – в 1 млрд. долларов.

«Рено-Ниссан», «Ростехнологии», «Тройка Диалог» и АВТОВАЗ договорились о передаче контроля над предприятием французско-японскому альянсу. Так записано в протоколе о намерениях. До конца года «Ростехнологии» и «Рено» создадут СП, в которое внесут свои доли в АВТОВАЗе (29 и 25% соответственно). В следующем году «Рено» вложит в СП 300 млн. долларов, «Ниссан» – 450 млн. Видимо, большую часть не живыми деньгами, а оборудованием, технологиями, лицензиями на производство моделей и компонентов. «Ростехнологии» же обещают пролонгировать львиную долю выданных АВТОВАЗу за счет государства беспроцентных кредитов (46 млрд. рублей) «на значительный срок» (по некоторым сведениям, лет на двадцать-тридцать). Оставшуюся часть долга в 7 млрд. рублей Волжский автозавод должен вернуть за счет продажи непрофильных активов. А к концу следующего года СП «Рено-Ниссан-Ростехнологии» (или как оно там будет называться) полностью выкупит всю долю «Тройки Диалог» в АВТОВАЗе (20,5%). В итоге у СП будет 74,5% АВТОВАЗа, а у «Рено-Ниссан» в совокупности – чуть более 67% этого СП, или 50% плюс одна акция собственно тольяттинского автозавода.

Таким образом, каждый из партнеров следует в выбранном для себя стратегическом направлении. «Рено» и «Ниссан» получают контроль над автозаводом. «Ростехнологии» как представитель государства снижают долю до блокирующей (больше и не надо). Но госкомпания и впредь сохранит блокпакет, причем в интересах обеих сторон. Сам автозавод получает мощный толчок к развитию, к тому же сроки выплаты огромных кредитов (предприятие должно вернуть «Ростехнологиям» 28 млрд. рублей в апреле 2013 года и 25 млрд. в июне 2019-го) сдвигаются надолго. Мелкие акционеры, у которых в сумме примерно 25% акций завода, только выиграют, если предприятие станет расти и производить конкурентоспособную продукцию. Без участия иностранного инвестора это сейчас невозможно.

Соглашение в окончательном виде планируется подписать к концу года, – но только после того, как представители альянса тщательно проверят финансовые показатели российского предприятия и оценят все юридические аспекты сделки.

10 ЛЕТ В РОССИИ

В этом году исполняется 10 лет со дня основания ООО «Тойота Мотор» – официального дистрибьютора знаменитой марки в России. Президент компании Такеши Исогая рассказывает о результатах, достигнутых за эти годы.

– Главная задача нашей компании на любом рынке – предоставлять продукты и услуги только самого высокого качества. Мне кажется, что тут у нас есть немало поводов для гордости. Если же говорить о цифровых показателях, то за 10 лет через сеть официальных дилеров мы продали в России свыше 850 тыс. автомобилей «Тойота» и 82 тыс. «Лексус».

Мы очень гордимся таким результатом.

В 2009 году штаб-квартира компании переехала из центра Москвы в область, в собственный комплекс зданий; мы инвестировали в него около 3,6 млрд. рублей. Это было сделано, чтобы улучшить схему взаимоотношений с дилерами. Дело в том, что здесь помимо административного здания находятся огромный склад запчастей (один из самых больших в Европе) и информационный центр. Здесь же проводятся тренинги для сотрудников дилерских центров. Насколько я знаю, такой комплекс уникальный для России, ни у одного другого дистрибьютора такого нет. А наш склад обслуживает все дилерские центры страны семь дней в неделю, отгружает 900 тыс. деталей в месяц.



Общее число дилеров двух марок по России – 120. И мы работаем над тем, чтобы каждый из этих дилерских центров был лучшим в своем городе или регионе.

– Насколько важен российский рынок для «Тойоты» – в глобальном масштабе?

– Очень важен! Если говорить о количественных показателях, то российский рынок для марки «Тойота» на девятом месте. Для «Лексуса» Россия – рынок № 4 по объему продаж; впереди только США, Китай и сама Япония. При этом наши показатели все время растут! Россия и, может быть, еще Саудовская Аравия – две страны, где можно показать самые сильные стороны наших брендов: качество, надежность, долговечность... В России зимой морозы достигают 40º, а в Саудовской Аравии летом обычная температура +40º. В таких экстремальных условиях наши автомобили нормально работают! Кстати, каждую зиму к нам приезжают многочисленные делегации из японской штаб-квартиры: специалисты изучают опыт эксплуатации автомобилей в российских условиях.

– Каковы дальнейшие планы развития компании в России?

– Мы рассчитываем, что высокие темпы роста продаж сохранятся. Продолжим развитие эффективной дилерской сети. За последние несколько лет мы выстроили в России собственную линейку моделей; она значительно отличается от того, что мы предлагаем в Европе или США. Это некий микст из лучших моделей. Например, только в РФ мы продаем «Тойоту-Хайлендер» и «Лексус-ES», у европейских дилеров таких машин нет.

Для нас очень важно, что российский рынок интегрировался в процесс разработки автомобилей. Мнения будущих покупателей учитываются на самой ранней стадии создания новых моделей так же, как предпочтения японцев, американцев или китайцев. Сотрудники российского офиса регулярно ездят в Японию, чтобы оценить и протестировать ту или иную новую разработку с точки зрения перспективы продаж в РФ. Мне было приятно увидеть недавно в дизайн-центре «Тойоты» в Японии пластилиновый макет в натуральную величину одной из перспективных моделей, а на нем – российские номера! Вот показатель того, насколько нам интересен ваш рынок.

– Кстати, каких новинок ждать в ближайшее время?

– Вы же следите за нашими премьерами на международных автосалонах – многие скоро появятся и в России. Речь прежде всего о «Лексусе-RX» и ES, которые были представлены недавно в Женеве и Нью-Йорке. «Тойота» вывела на российский рынок несколько новинок в прошлом году («Хайлендер», «Хайлакс»); недавно появился «Альфард»... Будут и еще модели, рассказать о которых пока не могу.



www.rosneft.ru
РОСНЕФТЬ
НА БЛАГО РОССИИ
Реклама



«АЙПАД»-ВЕРСИЯ

«За рулем» появилась первой среди российских автомобильных изданий.

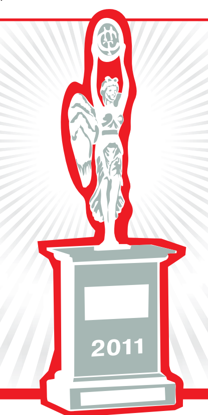
В ЭТОМ ГОДУ

мы решили отчитаться перед читателями: что важного, социально значимого сделал самый массовый и авторитетный автомобильный журнал страны за 2011-й год и начало нынешнего. А сделано, оказывается, немало!



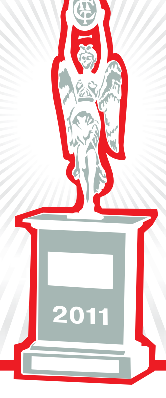
6 НОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

подарил журнал «За рулем» своим читателям и подписчикам. Пять седанов «Лада-Гранта» получили участники народного жюри Гран-при «За рулем». Кроссовер «Ниссан X-Трейл» достался победителю конкурса «Авто за миллион».



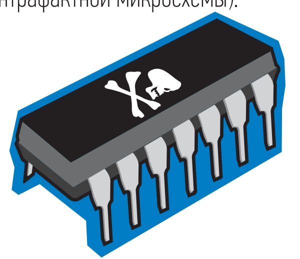
Журнал «За рулем» в очередной раз удостоен премии «Тираж года». Награды получены в двух номинациях: «Самое тиражное общенациональное издание» и «Наиболее массовый автомобильный журнал».

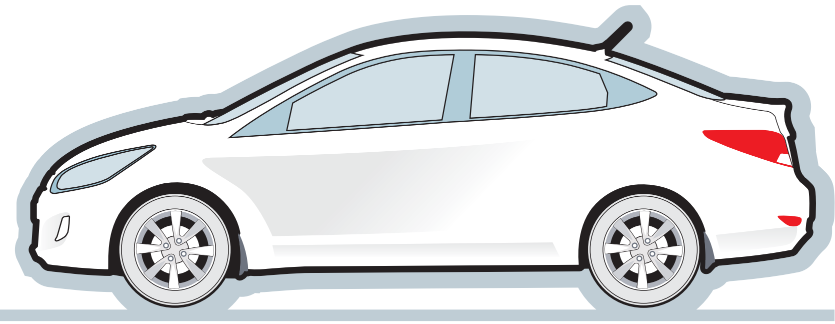
Среднемесячный тираж за прошедший год составил **429 834 экземпляра**



ЗАМЕНА

После нашей публикации на АВТОВАЗе проведена работа по замене электроусилителей на автомобилях «Лада-Приора» из партии, попавшей под подозрение (возможен отказ по вине контрафактной микросхемы).





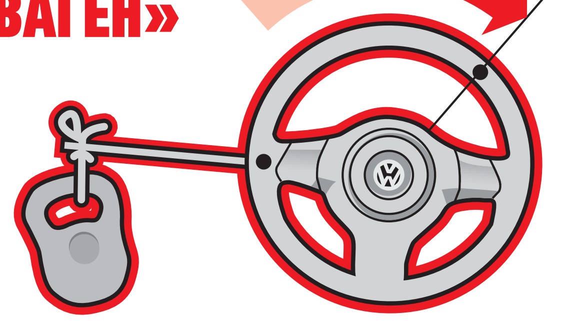
ПОДВЕСКА «СОЛЯРИСА»

По результатам теста ЗР подобрали новые характеристики задних амортизаторов, машина стала вести себя на дороге стабильнее.



«ФОЛЬКСВАГЕН» & КАЛУГА

Калужским заводом «Фольксваген» у модели «Поло» изменена программа управления усилителем руля.



ПРАВО ПЕШЕХОДА



По нашей инициативе на сайте ГИБДД начался сбор предложений граждан — как обустроить пешеходные переходы.


Jeep
К438СС 197 RUS



ИЗ ГРЯЗИ – В КНЯЗИ

Каждый из этих автомобилей по праву называют знаменитым и легендарным. Мы давно мечтали свести «англичанина», «американца» и «русского» в их основной среде обитания – на бездорожье. Итоги соперничества подводит **Сергей Канунников**. Фото **Александра Кульнева**.

UAZ Patriot

Модель – развитие семейства УАЗ-3160/3162, производство которого было начато в 1997-м. Те машины – глубокая модернизация УАЗ-469, стартовавшего в 1972-м. По конструкции ходовой части потомки 469-го – «УАЗ-Хантер» и «Патриот» практически не отличаются. «Патриот» предлагают с кузовами универсал-пятидверка и пикап.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 2,7 л (128 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: полный привод (подключаемый передний мост), механическая 5-ступенчатая коробка передач, 2-ступенчатая раздаточная коробка (РК).

КОМПЛЕКТАЦИИ: Classic, Comfort, Limited.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 519 000–705 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: пикап, бензиновый 2,7 л, 128 л.с., 5-ступенчатая механика, Comfort, 559 000 руб.

Стоит отъехать километров на тридцать от тщательно ухоженной автострады М4 «Дон», как попадаешь в совершенно иной мир. Исчезают полицейские, старательно штрафующие за превышение скорости на федеральном чуде дорожного строительства, зато появляются еле живые деревни, ямы и ямищи, будто из книг и фильмов про Великую Отечественную.

Особенно страшны для автомобилиста улочки небольших, но оживленных городков с милыми древними именами. Впрочем, и вне их местным властям дорогами не похвалиться.

Сознаемся: приятно чувствовать превосходство над большинством встречных и обгоняемых. Наши авто – на высоких мощных шинах, с неубиваемыми подвесками – способны в таких условиях на куда большие скорости. Но главная наша цель – места, куда владельцы кроссоверов не поедут.

Полноприводников нынче пруд пруди, однако мало заслуживших право называться, как писали прежде, автомобилями повышенной проходимости. Среди могикан, спорящих за приоритеты на полянах, в лесах и топях уже десятилетиями, – внуки ветеранов войны и первых послевоенных лет, «англичанин», «американец» и «россиянин»: легендарный «Ленд-Ровер Дефендер», знаменитый «Джип-Рэнглер» и глубокоуважаемый «УАЗ-Патриот».



Land Rover Defender

Модель дебютировала в 1948 году. Несмотря на многочисленные модернизации, общие принципы конструкции сохранились. В 2012-м машину в очередной раз модернизировали. Предлагают с 3- и 5-дверным кузовами, а также пикап.

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, 2,2 л (122 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: постоянный полный привод, механическая 6-ступенчатая коробка передач, 2-ступенчатая РК.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: SE.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 555 000–1 645 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: короткая база, дизельный 2,2 л, 122 л.с., 6-ступенчатая механика, 1 606 000 руб.

Jeep Wrangler

Дальний родственник «Виллиса-МВ» времен Второй мировой. Его потомками стали «джипы» версий MJ (военный) и CJ (гражданский). Модель, получившую в 1986 году имя «Рэнглер», неоднократно модернизировали, но исходную концепцию сохранили. В 2011-м изменили двигатели и некоторые детали. Выпускают с 3- и 5-дверным кузовами.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый, 3,6 л (286 л.с.); дизельный, 2,8 л (200 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: полный привод (подключаемый передний мост), у короткой версии – 6-ступенчатая механика (с мотором 2,8 л), 5-ступенчатый автомат (с мотором 3,6 л), у длинной версии – только 5-ступенчатый автомат; 2-ступенчатая РК.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Rubicon.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 745 000–1 965 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: короткая база, бензиновый 3,6 л, 286 л.с., 4-ступенчатый автомат, 1 994 000 руб.



РАСХОД ТОПЛИВА, л/100 км

Пробег – 1200 км
(шоссе, местные дороги, бездорожье).
«УАЗ-Патриот» – **15,5**,
«Джип-Рэнглер» – **14,4**,
«Ленд-Ровер Дефендер» – **11,7**.



По такой дороге «Патриот» идет очень уверенно.

Без изысков, конечно, но все вполне прилично. Хорошо бы еще детали изготовить поаккуратней и нормально подогнать их друг к другу.

Комбинация приборов УАЗа проще некуда. Но самое главное ведь – на месте.

Рычаг управления трансмиссией УАЗа требует немалого усилия. А какие он издает звуки, даже при выключенном переднем мосте!

Конечно, это не прямые аналоги. УАЗ не имеет короткой версии, а в нашем распоряжении и вовсе «Патриот»-пикап. Впрочем, по ходовой он практически не отличается от прямого потомка 469-го – «Хантера». «Ленд-Ровер» и «Джип» – в самых внедорожных версиях, короткобазные. Но у «американца» мотор в два с лишним раза мощнее. Однако на бездорожье это отнюдь не решающий фактор.

Ну а чтобы максимально уравнять шансы, мы обули автомобили в одинаковые шины «Бриджстоун-Дьюэлер А/Т 697» – новинку компании-партнера этого теста.

УМНЫЙ В ГОРУ

Сколько ни совещались, съехать для фотосъемки поближе к воде так и не решились. Берега уж очень размыты отступившей совсем недавно водой. Зато высокие холмы близ реки Красивая Меча – отличный естественный полигон для упражнений в подъеме-спуске.

На вершину некоторых холмов поначалу даже отправляемся в пешую разведку. Перед тем как взлетать круто вверх, видя в стекле только яркое весеннее небо, неплохо бы понять, спустится ли машина вниз.

Итак, активируем возможности трансмиссий. Мало знакомые с УАЗом на всякий случай сверяются по рисунку на набалдашнике. Не худо бы табличку на панель прикрепить, как в «Дефендере» или в прежних УАЗах. У «Джипа» рычаг включения передка



«Джип» неплохо ведет себя на раскисшей грязи. Главное – вовремя отключить противобуксовочную систему.

Симпатичная американская комбинация приборов привыкания не требует.

Левый рычаг отвечает за включение переднего моста и понижающей передачи. Двигается он в одной плоскости, ошибиться трудно.

Залезать в «Джип» неудобно: подножки нет. Неминуемо испачкаешься о порог. Зато салон вполне легковой.

и пониженной передачи ходит в одном направлении, следует лишь поставить рычаг коробки в положение *P*. Трансмиссии «Дефендера» и «Патриота» издают грубоватый, зато такой мужественный скрежет. Стартуем!

Конечно, у «Ленд-Ровера» и «Джипа» в этих условиях заметная фора – короткая база. УАЗ, как ни старается, временами повисает порогами на перекате, а в некоторые овраги на нем просто нет смысла соваться. Впрочем, это не единственное слабое место «Патриота». Но сначала – об «иностранцах».

До чего же правильно состыкованы всего-то 122-сильный мотор и 6-ступенчатая механика «Дефендера»! Победно рыкнув дизелем, автомобиль на второй пониженной легко взбирается на холм. Перед спуском можно включить первую пониженную, отпустить педали и поиронизировать над ультрасовременными ассистентами спуска с горы. Ветерану «Ленд-Роверу» они не больно-то нужны.

Попробуем преодолеть на нем узенький овраг. Здесь козыри «Дефендера» – коротенькие свесы и самый длинный среди трех машин ход подвесок. Раскорячившись (передним колесом на подъеме, задним еще на спуске), автомобиль буксанул было, сдирая прошлогоднюю траву, но зацепился-таки за грунт и гордо въехал на очередную вершину. Захотелось ребячливо лазить по холмам еще и еще, осваивая все новые, казавшиеся неподвластными даже такому автомобилю, территории.



Такая грязь для «Дефендера» не преграда. Только успевай корректировать рулем поведение вертлявой короткой машины.

Огромный руль «Дефендера» прижат влево, расстояние между ним и полностью отодвинутым креслом, мягко говоря, невелико.

Крупные приборы под стать автомобилю – без выкрутасов, четкие и понятные.

Правым рычагом включают пониженную передачу и блокировку. Усилие требуется мужское, но таков закон жанра.

У современного «Джипа» немного иная философия, свои сильные и слабые стороны. В овраге мы быстренько оторвали задний номер, опрометчиво прикрепленный в самом низу излишне фигуристого бампера. Кстати, «клюв» тоже смотрится скорее пижонским, нежели функциональным. Дорожный просвет «американца» чуть поменьше, как и ходы подвесок, – даже с «распущенным» (нужно нажать кнопку на панели приборов) стабилизатором. Зато здесь есть принудительные блокировки межколесных дифференциалов, придающие автомобилю повышенную цепкость. Да и огромный запас мощности порой совсем не лишний. «Американец» играючи взбегает на самые крутые и при этом затяжные подъемы. Можно в ручном режиме выставить вторую скорость – вверх автомат переключаться не станет. Но большой необходимости в этом нет. Вполне достаточно обычного *D*, благо дозировать тягу очень несложно.

Теперь вернемся к «уазику». Не станем придираться к геометрии, тем более что с передним свесом у машины все неплохо – не хуже, нежели у «Рэнглера». «Патриот» тоже старательно и даже смело карабкается на травянистые холмы. Но 2,7-литровый заволжский мотор все-таки совсем не от этой машины. Без солидного разгона автомобилю для подъема частенько не хватает тяги. Там, где «Ленд-Роверу» для уверенного движения достаточно чуть не 1000 об/мин, «Патриот» ревет двигателем и уже попахивает подгоревшим сцеплением. Надо бы его пожалеть – мы ведь только начали.

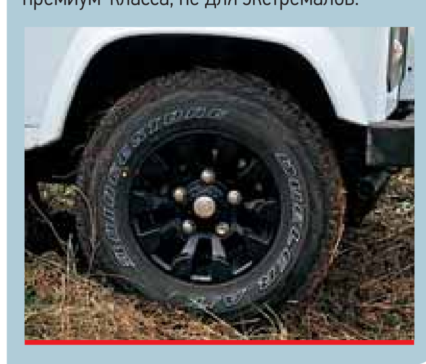
Благодаря мощному мотору и возможностям трансмиссии «Рэнглер» легко преодолевает подъемы. Еще бы бамперы окоротить!

Запас прочности у «Ленд-Ровера» огромный.

Конечно, с точки зрения геометрии пикап – далеко не лучший вариант. Но сколько всего мы напихали в его кузов!

ОБУВЬ ПО СЕЗОНУ

Новые шины «Бриджстоун-Дьюэлер A/T 697», в которые мы нарядили все автомобили, оставили хорошее впечатление. На шоссе нешумные, отменно цепляются за дорогу, даже за очень мокрую. Неплохо ведут себя и на бездорожье. Хотя, конечно, шины, ориентированные на вседорожники премиум-класса, не для экстремалов.



ПОЛЕВАЯ ПОЧТА

Есть в России такая профессия – ездить вдоль полей. Слева канава, справа пропитанная водой пашня, на которой наши подопечные утонут метров через пять. Но между ними есть следы: значит, кто-то когда-то на чем-то куда-то проехал.

Вязкий чернозем быстро забивает далеко не самый злой протектор. Но машины вполне жизнеспособны и весело, по-мальчишески кидают друг в друга комьями грязи. Тактика простая: главное – не терять хода и быстро корректировать занос на мокром покрытии. Вот здесь-то длиннобазный УАЗ показывает себя с лучшей стороны: меньше крутит кормой даже в поворотах, на спусках и подъемах.

Меньше вертлявости – меньше потеря скорости – ниже вероятность остановиться. Что и случилось по разу с «Ленд-Ровером» и «Джипом». Оба, впрочем, выбрались самостоятельно.

Легкий, особенно по сравнению с УАЗом, «Дефендер», продемонстрировав истинно британское упорство, выбрался раскачкой. Удобно, кстати, что первая передача рядом с задней: переключения отнимают минимум времени. Несколько рывков – и «британец» вновь осваивает российский чернозем. Только успевай крутить огромным рулем, чтобы сохранять стабильное прямолинейное направление.

С «Джипом» чуть сложнее. Желательно сразу, еще на старте, отключить противобуксовочную систему и включить блокировки межколесных дифференциалов. Раскачать машину с автоматической коробкой, конечно, сложнее, но и «Рэнглер» благодаря блокировкам преодолел не крутой, но скользкий подъем самостоятельно и с честью. Правда, есть у него еще одна особенность: «американец»



самый грязнуля – обильно забрызгивает не только собственные игриво выступающие крылья, но и ручки дверей, причем даже с внутренней части. Джиперы, конечно, грязи не боятся, но все равно как-то неинтеллигентно.

БЕЗ ДУРАКОВ НА БЕЗДОРОЖЬЕ

Полностью победить или хотя бы сгладить вторую российскую беду можно, вероятно, лишь справившись с первой. Для начала пригодятся такие вседорожники без дураков.

Мы не ставили баллы, в минимальной степени учитывали качества, не имеющие к проходимости прямого отношения. И бесспорного победителя не выявили: в условиях бездорожья каждый из троицы заслуживает уважения, каждому присущи достоинства и недостатки.

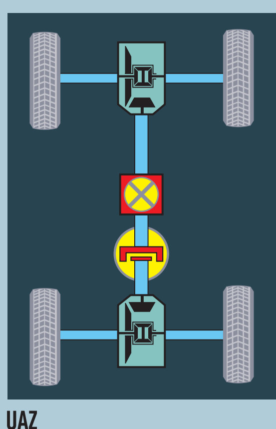
Все же по совокупности внедорожных талантов первого места

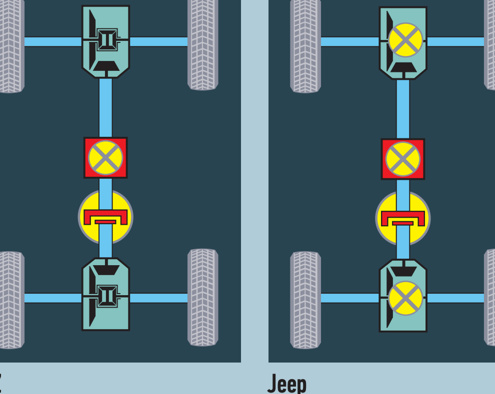
ПЕРЕДАЧИ НА ТРЕХ ЯЗЫКАХ

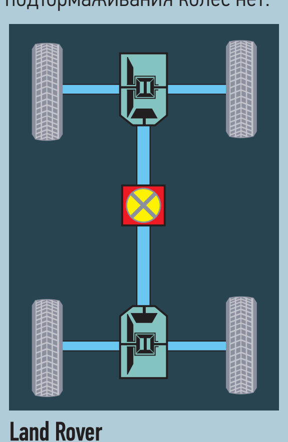
У «Ленд-Ровера Дефендер» постоянный полный привод. Трансмиссия – с понижающей передачей и блокировкой межосевого дифференциала, а функции межколесных блокировок выполняет противобуксовочная система. Понижающую передачу можно включить и на ходу, на скорости до 8 км/ч. Для блокировки дифференциала надо остановиться.

«Джип-Рэнглер» – с подключаемым передним приводом. Раздаточная коробка с понижающей передачей. При подключении передней оси между ней и задней образуется жесткая связь. Есть и электромагнитные муфты блокировки межколесных дифференциалов, которые можно задействовать как по отдельности, так и вместе. Кроме этого, есть возможность отключить передний стабилизатор поперечной устойчивости, но лишь на скорости до 29 км/ч.

Передний привод «УАЗа-Патриот» жестко подключаемый. Раздаточная коробка с понижающей передачей. Блокировок дифференциалов и их имитаций с помощью подтормаживания колес нет.


UAZ


Jeep


Land Rover

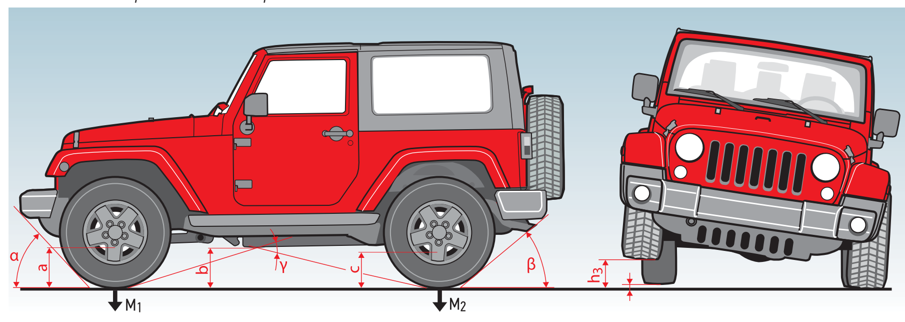
ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	UAZ PATRIOT PICKUP	JEEP WRANGLER	LAND ROVER DEFENDER 90
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм:			
длина/ширина/высота/база	5200/1953/2050/3000	4223/1873/1840/2424	3883/1790/2067/2360
колея спереди/сзади	1600/1600	1572/1572	1486/1486
Объем багажника, л	н.д.	142/429	н.д.
Радиус поворота, м	7,3	5,2	6,7
Снаряженная/полная масса, кг	2165/2890	1924/2268	1875/2505
Время разгона 0–100 км/ч, с	н.д.	10,6	15,8
Максимальная скорость, км/ч	140	176	144
Топливо/запас топлива, л	А92/87	А95/70,4	ДТ/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	14,9/10,8/13,5	16,4/8,8/11,6	11,5/9,0/10,0
Выбросы CO_2, г/км	н.д.	280	266
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	дизельный
Расположение	спереди продольно	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	V6/24	P4/16
Рабочий объем, см^3	2700	3604	2198
Степень сжатия	11,1	н.д.	15,6
Мощность, кВт/л.с.	94/128 при 4400 об/мин	210/286 при 5000 об/мин	90/122 при 3500 об/мин
Крутящий момент, Н·м	210 при 2500 об/мин	315 при 4000 об/мин	360 при 2200–4350 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	полноприводная	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	М5	А4	М6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	4,16/2,27/1,43/1,00/0,88/–/3,83	2,84/1,57/1,00/0,69/–/–/2,21	5,44/2,84/1,72/1,22/1,00/0,74/4,94
Главная передача	4,11	2,83	3,54
Раздаточная коробка: I/II	1/1,95	1/4,10	1/3,27
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	зависимая пружинная/зависимая рессорная	зависимая пружинная/зависимая пружинная	зависимая пружинная/зависимая пружинная
Рулевое управление	винт-шариковая гайка с гидроусилителем	винт-шариковая гайка с гидроусилителем	винт-шариковая гайка с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	245/70R16	265/65R17	245/75R16

ЗАМЕРЫ ЗР

Модель	Просвет, мм			Угол, градусы			h_3*, мм	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг
	a	b	c	α	β	γ				
UAZ PICKUP	210	400	220	39	27	28	485	1112 (54)	940 (46)	2052
JEEP WRANGLER	230	240	230	39	31	22	505	965 (50)	981 (50)	1946
LAND ROVER DEFENDER 90	235	290	235	46	33	27	540	957 (50)	964 (50)	1921

*Высота подъема переднего колеса до отрыва заднего.



заслуживает «Дефендер». Он самый гармоничный, самый честный, ладно скроенный именно для таких условий. Прекрасная геометрия, отменный мотор, грамотно состыкованный с коробкой передач. Ничего лишнего, всё на месте.

Американский стиляга «Джип-Рэнглер» выглядит легкомысленнее, нежели есть на самом деле. Это вполне серьезный, хотя и немного противоречивый вседорожник, не посрамивший прадедушку – армейский «Виллис». У автомобиля хороший (но с явным избытком мощности) мотор и правильная с точки зрения проходимости трансмиссия. А вот геометрия могла быть и потолковей. Ну зачем, к примеру, такие массивные бамперы? И все-таки у «Джипа» второе место.

Что касается УАЗа... Редкий случай, когда отечественный автомобиль хотя бы частью параметров реально конкурировал с именитыми «иностранцами». Причем в данном случае речь не только об очень неплохой проходимости, но и о комфорте на шоссе. Ему бы более подходящий двигатель!

Конечно, «Патриот» в три раза дешевле конкурентов. Но это не значит, что автомобиль с 2,7-литровым мотором должен поедать бензина больше, чем 3,6-литровый «Джип» (пусть наш вседорожник и тяжелее на 100 кг да потребляет 92-й вместо 95-го).

И еще. За четыре дня у нового УАЗа перестал убираться левый ремень безопасности, лопнула ось поводка левого стеклоочистителя, стала отваливаться внутренняя ручка передней двери. И наконец, запасное колесо под пузом пикапа – это для бездорожья абсолютно неприемлемо! В общем, есть над чем поработать.

Ну а насчет езды по грязи все автомобили – князи. Хотя и разных родов.





Партнер теста – компания «Бриджстоун СНГ».

ТЕСТ ON-ROAD

Для нас в этот раз главным было бездорожье, но грех не сравнить автомобили и на шоссе.

На хорошей магистрали **УАЗ** – самый комфортный. За рулем достаточно удобно, эргономика логичная. Длинная база обеспечивает приемлемую плавность хода. Мотора хватает, но тормоза – архаика и по эффективности, и по свободному ходу педали: гигантский!

На волнистых и ухабистых местных дорогах поведение УАЗа становится просто безобразным. Кузов и мосты живут отдельной жизнью. Автомобиль кренится, сильно запаздывает в реакциях на руление, постоянно норовит самостоятельно изменить траекторию движения. Чтобы ехать достаточно быстро, нужны навыки и даже смелость.

У **«Джипа»** подвеска довольно комфортная. Посадка вполне легковая, органы управления логичные. Рулевое управление с заметными запаздываниями, но для такого автомобиля это ожидаемо. Куда неприятнее поведение на неровностях, особенно в колеях. Здесь «Рэнглер» неприятно плавает как передком, так и задком. Уж очень явная дисгармония с мощным двигателем.

Эргономика **«Ленд-Ровера»** – отдельная, уже неоднократно пропетая песня. Те, кто уже постиг английскую логику, любят потешаться над неопытными, допытываясь, где здесь, скажем, переключатель наружного света или включатель омывателя заднего стекла.

Длинноходная подвеска «британца» жестка. Машина подпрыгивает на кочках, в борьбе с канавами провинциальных дорог порой норовит сместиться влево или вправо.

Поначалу необходимость проехать 400 км в автомобиле с тяжелыми педалями, огромным рулем (сломается усилитель – не страшно) и тесной посадкой повергает в уныние. Но довольно скоро принимаешь этот мир. Удается пристроить «лишние» ноги: левую, сняв с педали, сгибать, правую организовать так, чтобы она не терлась о ручник. Устроились? Тогда оцените тяговитый двигатель, позволяющий перепрыгивать через передачи и спокойно ехать по шоссе на шестой. А вот по телефону в «Дефендере» на скорости под сотню поболтать не получится. Ветер свирепо и очень громко борется с высоким, угловатым сооружением из стали и алюминия, скрепленных британской инженерной мыслью.

ХОЗЯИНУ НА ЗАМЕТКУ

Вслед за хэтчбеком и седаном в России стали выпускать «фокусы»-универсалы третьего поколения. На знакомство с новинкой **Юрий Тимкин** отправился в Сербию. Фото автора и «Форд».

В балканской стране вереница новехоньких тестовых машин привлекала повышенное внимание. Еще бы, ведь основу автопарка здесь составляют двадцатилетние ветераны немецкого производства. «Фольксваген-Гольф» второго поколения, «Форд-Сьерра» – такие у нас уже почти не встречаются. Немало на дорогах и «застав» еще югославского производства. Так что здесь обычные для России «фокусы» – весьма презентабельные автомобили.

В сравнении с прежним поколением новый универсал чуть длиннее и выше, выглядит более солидно и гармонично. Несмотря на увеличение габаритов, объем багажника, по данным производителя, немного уменьшился – с 486 до 482 л. Согласитесь, невелика потеря. Чуть заметнее сократилась вместимость в варианте со сложенным задним диваном – вместо 1525 стало 1502 л. Впрочем, 23 «утраченных» литра тоже непринципиальны, жалеть о них в реальной эксплуатации, скорее всего, не придется. Куда важнее, что багажник имеет широкий проем, ровные стенки и низкую погрузочную высоту. Сумки и пакеты можно подвесить на прочных крючках, есть и розетка. Шторка удобна: сама сворачивается, стоит надавить на ее край. Секундное дело. Понравилось и то, что изнутри на пятой двери нашлось место сразу для двух ухватистых ручек, – подобное внимание к мелочам радует.

Если всего этого недостаточно, можно заказать выдвигающийся электроприводом фаркоп, крепления для перевозки велосипедов и сетку,

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Ford Focus Wagon III Titanium

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4556×1823×1505
Колесная база, мм	2649
Колея спереди/сзади, мм	1554/1544
Объем багажника, л	476–1502
Снаряженная/полная масса, кг	929/1290
Разгон 0–100 км/ч, с	9,7
Максимальная скорость, км/ч	205
Топливо/запас топлива, л	ДТ/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	6,8/4,4/5,3

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 103 кВт/140 л.с. при 3750 об/мин, 320 Н·м при 1750–2750 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/независимая многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 215/50R17.

ЦЕНА: 1 040 900 руб.


Плавность хода. Широкий выбор двигателей и комплектаций.


Скромный дорожный просвет. Докатка.



Универсал заметно длиннее и выше седана и хэтчбека. Теперь понятно, почему к нам C-MAX решили не поставлять: слишком близкие у них габариты.

Богатую версию «Титаниум» снабжают продвинутой мультимедийной системой «Сони». Ее возможности впечатляют, но уж больно малы кнопки управления.



По сравнению с предшественником объем багажного отсека сократился совсем чуть-чуть. Эти несколько литров в повседневной жизни даже не заметите.

В правой части багажника небольшая запирающаяся ниша.

отделяющую багажник от салона. До полного счастья не хватает разве что передвижных телескопических реек для фиксации поклажи. А вот претензия посерьезней: под полом не полноценное запасное колесо, как у хэтчбека или седана, а докатка. При наших плохих дорогах и огромных расстояниях это явный минус.

В Сербии дороги получше. Неважный асфальт встречается, но редко. А уж серьезные неровности и вовсе наперечет.

Одна из них, впрочем, мне попалась – на полном ходу влетел в поперечную борозду глубиной сантиметров пять. Думал, будет худо, однако подвеска «Фокуса» проглотила ее и даже не поперхнулась. В очередной раз убедился, что плавность хода этого автомобиля не зря считают одной из лучших в классе.

А вот оценить управляемость в полной мере не получилось (здесь, впрочем, универсал ничем не должен отличаться от уже протестированных нами седана и хэтчбека) – местные ездят на удивление спокойно, лихачество вызывает общественное порицание. Превышение скоростного режима на 10 км/ч – потолок. Вблизи школ все как один притормаживают до тридцати. Нам бы так...

В моих руках побывал «Фокус» со 140-сильным турбодизелем и трансмиссией PowerShift. Отличный силовой агрегат! Ровные, линейные, но при этом весьма шустрые ускорения даются ему без видимого напряжения. Уровень шума на удивление невысок, равно как и расход топлива. После 150-километровой поездки непривычно увидеть на экране борткомпьютера 760 км – нехилый такой запас хода. Кстати, с этого года для «Фокуса» предлагают новый, более скромный базовый двигатель (85 л.с.). Еще одна новость – 1,6-литровую 105-сильную версию теперь можно получить с коробкой PowerShift (прежде предлагали исключительно механику).

Но на этом фордовцы останавливаться не собираются. Планируют, например, во втором полугодии представить спортивное исполнение «Фокус-ST» мощностью 250 л.с. Причем такой будет и в варианте универсал (в этом классе горячих моделей с хозяйственным кузовом ни один производитель не предлагает). Интересное получится сочетание. ЗР



ВОЗДУХОПЛАВАТЕЛЬ

Среднеразмерный кроссовер «Ситроен С-Кроссер» получил подкрепление – более компактную и доступную модель «С4 Эркросс», которую протестировал **Юрий Тимкин**. Фото автора и «Ситроен».

Число компактных кроссоверов продолжает расти. Вот и «Ситроен» делегировал машину к разделу рыночного пирога.

Чтобы не тратить время и деньги на разработку с нуля, решили воспользоваться партнерскими отношениями с компанией «Мицубиси». Так на базе модели ASX и возник «С4 Эркросс».

На мой взгляд, он красивее прародителя. Дизайн более изысканный и утонченный – здесь с французами мало кто может конкурировать. Особенно здорово смотрится словно обрывающаяся на полпути задняя стойка, создающая эффект парящей крыши. Этот элемент привлекает внимание, как татуировка на видном месте. Еще одно неординарное решение – перенос поворотников на радиаторную решетку. Такого прежде встречать не доводилось. Хороши и вертикальные бусинки светодиодов. В общем, стиляга.

А вот интерьер такой же, как у ASX, – своего тут разве что шильдики да расцветки отделочных материалов. Негусто. Но пусть дизайн салона скромен (особенно на фоне фееричного экстерьера), зато с обзорностью и эргономикой все в порядке. Пухлый многофункциональный руль регулируется в двух направлениях, кресла радуют большими диапазонами перемещений, кнопки-клавиши расположены логично. И отделка неплохая: мягкая передняя панель, симпатичный глянцевый декор на центральной консоли, добротная кожа на руле. Приглянулись напольные коврики с люминесцентной окантовкой, которая так загадочно светится в полутьме.



Удобное решение: в спинках передних сидений сразу два кармашка. Другим наука!

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Citroen C4 Aircross 2.0 Exclusive

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4340×1800×1635
Колесная база, мм	2670
Объем багажника, л	384
Снаряженная масса, кг	1455
Разгон 0–100 км/ч, с	10,9
Максимальная скорость, км/ч	188
Топливо/запас топлива, л	А95/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,5/6,8/8,1

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 110 кВт/150 л.с. при 6000 об/мин, 197 Н·м при 4200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; вариатор.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 225/55R18.

ЦЕНА: 1 194 000 руб.



Неплохая отделка, яркая внешность.

Недостает шумоизоляции, неважная динамика.



Панорамная крыша – прерогатива топ-версии «Эксклюзив».

В этом сегменте далеко не каждая машина похвастается просторным салоном, а «воздушный» С4 – может. Ни на передних, ни на задних сиденьях не чувствовал себя стесненным. Багажник тоже вместительный: чемодан и спортивная сумка в нем просто потерялись.

Французы к встрече подготовились: «Мы знаем, что в России любят мощные машины. Поэтому базовых 1,6-литровых моноприводных версий вам не предлагаем. Зато флагманские 2-литровые модификации с трансмиссией 4×4 и вариатором в вашем полном распоряжении!».

Первые впечатления исключительно положительные. Тихо и спокойно машина выплыла с парковки интересного чудно́й архитектурой аэропорта Лиона и проследовала по маленьким улочкам на Большую дорогу. У нас в те дни еще снег толком не сошел, а тут зелень, птички поют – идиллия!

Но на трассе благостное настроение улетучилось, как роса под утренними лучами. А все потому, что кроссовер, даром что с топ-двигателем, сонный, словно под наркозом. Резкие ускорения ему неведомы. Жмешь, жмешь на педаль, а толку чуть, только двигатель гудит. Переход в ручной режим управления вариатором не помогает: скинешь пару «виртуальных» передач, а разгон ощутимо шустрее не становится. Спокойствие, только спокойствие!

Управляемость тоже вряд ли устроит активного водителя. Подвеска слишком мягкая: машина кланяется каждому повороту, а от резкого



Специальной адаптации для нашего рынка не проводится. Разве что хромированный декор дополнительно обработан антикоррозийкой.



Дизельные версии управляются лучше бензиновых – ну и дела!

порыва бокового ветра на магистрали ее так шатнуло, что у меня засосало под ложечкой. А ведь представители фирмы уверяли, что рулевое управление, амортизаторы и ESP, позаимствованные у «Мицубиси-ASX», перекалиброваны под европейскую манеру вождения... Не очень это заметно.

А вот полноприводную трансмиссию «Мицубиси» оставили без изменений. И это хорошо: конструкция проверенная. Хочешь, езжай на переднем приводе, экономь топливо. Перевел шайбу управления в положение *4WD* – на передние колеса идет «преднатяг» (98% момента), а при их пробуксовке крутящий момент распределяется вплоть до соотношения 50:50.

В режиме *Lock* многодисковая муфта блокируется – боеготовность машины повышенная. Но проверить ее в более жестких условиях не довелось. Даже относительного бездорожья на маршруте не было, самому его найти тоже не удалось: пытаясь съехать с асфальта, неизменно упирался в табличку «Частная территория».

Зато на следующий день удалось выцыганить у организаторов дизельный «С4 Эркросс» с базовым 115-сильным мотором, механической коробкой передач и моноприводом. Этот мне понравился куда больше! Уверенно разгоняется с самых низов, не досаждает шумами, да и управляемость не такая косная: тут более цепкие подвески, информативнее рулевое, меньше крены в поворотах. Очень гармоничный автомобиль!

Следом прокатился на версии с более мощным, 150-сильным турбодизелем – схожие ходовые качества. Сдается, французы, дорабатывая шасси, сделали упор на дизельные модификации... которые в России продавать не будут. Бензиновые же версии их интересовали в меньшей степени. Надеюсь, со временем и до них руки дойдут. ЗР



По интерьеру автомобиль трудно отличить от «Мицубиси-ASX», чего не скажешь о внешности.



В богатой комплектации между спидометром и тахометром встроен красивый цветной экран бортового компьютера.



Подрулевые лепестки удобны и красивы, однако даже они не в силах заставить машину разгоняться шустрее.



Управление полноприводной трансмиссией предельно простое, без труда разберется даже ребенок.


DUO
Нажми и
Почувствуй
West
DUO
КУРЕНИЕ
УБИВАЕТ
DUO
West
НОВЫЙ
West DUO
ВЫБОР ЗА ТОБОЙ

МЕЧТА ПРАКТИЧНОГО МИЛЛИОНЕРА

Когда фирменный водитель, встречавший нас в аэропорту Франкфурта, первым делом отключил систему «старт-стоп», стало понятно: мы с ним на одной волне. С новинками «Ауди», экономичными и не очень, знакомился **Сергей Воскресенский**. Фото автора и «Ауди».



Как на него ни смотри, с какой стороны ни подходи и в какой по исполнению салон ни заглядывай – сомнений, что нынешний универсал еще чуть больше, удобнее, вместительнее, красивее и современнее предыдущего, не возникает. Конечно, в машине много алюминия и дорогущих, зато ужасно перспективных материалов. А средствам связи и системам, помогающим водителю, на пресс-конференции уделили едва ли не больше внимания, чем моторам или коробкам передач. Ну как представить себе третье поколение «Ауди-А6 Олроуд кваттро» без всех этих современных наворотов!

Но я по старинке пытаюсь вникнуть в настройки адаптивных пневмоподвесок, особенности электронной начинки полного привода. Изучаю характеристики экономичных (обещана чуть не 20-процентная экономия) дизельных и бензинового моторов, работающих вместе с 7-ступенчатым роботом S tronic (конструктивный аналог DSG) или аж 8-ступенчатым автоматом. А в визитке автомобиля еще и 4-зонный климатик, 8-дюймовый монитор на передней панели, акустика Bang & Olufsen с 15 динамиками и весьма практичный багажник на 565 л. Остается понять, что же самое интересное.

ОЖИДАНИЕ NEXT

Неторопливая беседа о специальном яхтном шпоне, обильно используемом в отделке одного из вариантов интерьера, вдруг перерастает в спор. По-моему, более привычный вариант в стиле хай-тек подходит «Олроуду» лучше – отделка кожей и алюминием выглядит гармоничнее полосатой желтизны натурального дерева. Мелочи? Возможно, но в атмосфере комфорта и тишины трудно найти хоть какие-то зацепки, чтобы придраться. Механические регулировки водительского сиденья в такой машине? Но это скорее вопрос комплектации, тем более что само кресло одновременно цепкое и роскошное. Причем настолько, что критиковать ничего уже и не хочется.

Индивидуальные настройки шасси? Можно, конечно, зайти в меню и с помощью Audi drive select менять



Салон отличают ковровый настил и передняя панель антрацитовых оттенков. Ну а светлую кожу можно заменить коричневой – вариант Santos Brown.

Главное здесь не рычаг 7-ступенчатой коробки S tronic, а, пожалуй, джойстик управления настройками основных систем автомобиля.

Изящный дизайн «Ауди-Олроуд» даже в стандартной комплектации дополнен мультимедийным интерфейсом MMI.

Русифицированная навигация – это здорово.

характеристики рулевого управления, отзыва на нажатия педали газа, трансмиссии и подвески. Вот только... Считайте меня лентяем, но в варианте *Auto*, выбранном системой по умолчанию, и так всё устраивает. Конечно, приятно сознавать, что время от времени можешь вот так запросто вторгнуться в инженерную святая святых и сделать, например, руль более упругим, а акселератор резким и чувствительным. Но, во-первых, тонкой подстройке отведены определенные границы, а во-вторых...

Стрелка уже давно перешагнула «полдень» спидометра, подобравшись к 200-километровой отметке. На автобане, наконец, можно попробовать, на что способен единственный в линейке бензиновый мотор TFSI (3,0 л, компрессор, 310 л.с.), в данный момент негромко, но сочно поющий баском в недрах подкапотного пространства. Какие тут подстройки, когда машина и так чувствует каждое движение рулем, педалями газа и тормоза, мягко, но безукоризненно воспринимая команды водителя. И не упрекнешь ее в излишней агрессии, спортивности настроек. Приятно сознавать, что умные подвески сами выбрали нужное положение кузова, полный привод – правильное распределение крутящего момента по осям, а рулевое управление взяло и подстроилось под все это, заставив опционные 20-дюймовые шины основательно вцепиться в дорогу. А уж под педалью газа даже в режиме *Drive* у мотора и 7-ступенчатой коробки S tronic такой запас, что, кажется, случись необходимость – и A6 так же мягко и плавно станет разгоняться до бесконечности.

Убедившись, что даже на второстепенных дорожках «A6 Олроуд» сохраняет собранность и остается комфортным, подтверждаю: к этим условиям машина тоже подготовлена на славу. Иногда на неровных, ремонтных участках покрытия подвески словно каменеют, переходя во вседорожный режим. Ведь здесь главное – дорожный просвет и энергоемкость. Но стоит асфальту вновь стать ровным, эти качества уходят на второй план, а универсал превращается в послушное, гибкое существо, позволяющее забыть о его внушительных габаритах.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Audi A6 Allroad quattro		
	3.0 TFSI	3.0 TDI	3.0 TDI Biturbo
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4940/1898/1452–1512/2905		
колея спереди/сзади	1631/1596		
Объем багажника, л	565/1680		
Радиус поворота, м	5,95		
Снаряженная масса, кг	1855		1910
Время разгона 0–100 км/ч, с	5,9	6,6	5,6
Макс. скорость, км/ч	250	236	250
Топливо/запас топлива, л	А95/65	ДТ/65	
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	11,8/7,1/8,9	7,4/5,6/6,3	7,9/6,0/6,7
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	дизельный	
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация/число клапанов	V6/24		
Рабочий объем, см³	2995	2967	
Степень сжатия	10,3	16,8	16,0
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	228/310 5500–6500	180/245 4000–4500	230/313 3900–4500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	440 2900–4500	580 1750–2500	650 1450–2800
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	полноприводная		
Коробка передач	A7		A8
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди и сзади	многорычажная		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые		
Размер шин	235/55R18		



Главная тема для спора: что лучше – яхтный шпон или стиль высоких технологий?

Раздельный климатик для сидящих сзади – это приятно.

Водительское сиденье отличают простота и логичность механических регулировок в сочетании с отменным удобством.

ПЕСНЯ ДВОЙНОГО ТУРБО

Мимо данной версии «Олроуда» не пройти, даже зная, что с этим дизелем (3 л, 313 л.с.), оснащенным двойным турбонаддувом, А6 в Россию пока поставлять не будут. Но привлекает и новый цвет Java Brown (машины с более скромными 3,0 TDI, 245 л.с., увы, белые), и 8-ступенчатый автомат. А чего стоит неповторимый фамильный звук, который автомобиль выдает, стоит хотя бы на несколько секунд включить режим *Sport*. Сначала просто улавливаешь изменившуюся тональность – в мир комфорта и благополучия вторгается грубоватый, уличный баритон. Здорово слушать, как уверенно, по-боевому зазвучал мотор, пусть даже дизельный. Оказывается, акустики добавили к двум основным «сабвуферам» выпускной системы дополнительные. Они-то и звучат столь призывно, наполняя водительскую жизнь особым смыслом.

И не зря, потому что с этими двигателем и коробкой прыти у дизельного универсала ощутимо больше, нежели у бензинового!

Конечно, при резком разгоне есть небольшие запаздывания, обусловленные автоматом. Поди-ка пересчитай все восемь передач да еще выбери нужную. Но когда пристреляешься, становишься поклонником не только звука, но и огромного крутящего момента, превращающего «Ауди-А6» в грозный снаряд.

Чего этому монстру не хватает, так это той самой

AUDI A6 ALLROAD QUATTRO СТАЛ ЕЩЕ РОСКОШНЕЕ, ИНТЕРЕСНЕЕ, ЗАМЕТНЕЕ И, КОНЕЧНО, СОВРЕМЕННЕЕ ЗА СЧЕТ МНОГОЧИСЛЕННЫХ МУЛЬТИМЕДИЙНЫХ СРЕДСТВ ОБЩЕНИЯ.



Масса автомобиля, если сравнивать с предыдущей моделью, уменьшилась на 70 кг. В задней части около основной системы выпуска видны специальные «настройщики звука».



Удобство посадки задних пассажиров – заслуга в том числе большой (2,91 м) колесной базы.

Система направляющих в багажном отделении – стандартное оборудование.

сбалансированности, присущей версии с бензиновым мотором. Как-то тяжелее, весомее стали реакции в повороте, инертнее отзывы на движения рулем. Появились запаздывания и неточности в выборе траектории. Приспосабливаешься, конечно, но все равно желанной слитности с машиной, увы, нет. А жаль, уж больно заводит в «битурбо» все остальное.

«А6 Олроуд кваттро» появится у нас уже в июне. Пока для отечественного рынка планируют универсалы с моторами 3,0 TFSI (310 л.с.) и 3,0 TDI (245 л.с.). Сформированы в основном и цены: 2 530 000 руб. за версию TDI и 2 630 000 руб. за авто с бензиновым мотором. Высокие технологии... *ЗР*

ЧУВСТВО СНОБА

Пространственная рама из алюминия массой всего 231 кг, асинхронный электромотор с постоянным магнитом, втиснутый на место, обычно занимаемое гидротрансформатором. Сопряженный с ним усовершенствованный 8-ступенчатый автомат, передний привод и почти 40-килограммовая (36,7 кг) литиево-ионная аккумуляторная батарея в багажнике. Инженеры утверждают, что «Ауди-А8 Гибрид» с 4-цилиндровым бензиновым мотором TFSI (2 л, 211 л.с.) разгоняется до сотни за 7,7 с и достигает 235 км/ч (суммарная мощность силовой установки 245 л.с.), расходуя в стандартном европейском цикле менее 6,4 л/100 км. При этом, как и положено, запас хода у гибрида на одной лишь электротяге составляет около 3 км.

Сложное это ощущение, когда, оказавшись в роскошном седане, вдруг задумываешься о минимальных выбросах в атмосферу, сохранении окружающей среды и прочих модных темах, не очень, на мой взгляд, совместимых с понятием «автомобиль», тем более представительского класса. Здесь хочется просто развалиться на заднем сиденье, совершенно не заморачиваясь тем, какая силовая установка тебя повезет. Главное, чтобы было тихо, комфортно, добротно. А этого любой «Ауди-А8» предоставляет с избытком.

Но и с этих позиций автомобиль нравится, располагая к себе в первую очередь тишиной и отсутствием вибраций. Светлая кожа, высококлассная акустика Bose, мониторы, один из которых информирует о расходе, сохранении и рекуперации энергии.

В режиме *EV*, например, приоритет отдается электроприводу, тогда как в остальных четырех оба агрегата трудятся наравне, а в спортивном режиме доминирует бензиновый. Но вот электротяга, похоже, закончилась – и вместе со звуком проснувшегося мотора в салон А8 почему-то просачивается не только мощное продольное ускорение, но и легкое раздражение. Причина тому – недостаточно породистый на фоне остального звук бензиновой «четверки». Бывает же такое!

Возможно, водительские наблюдения станут иными? В целом неплохо: чуть искусственными кажутся тормоза, а иногда – руль, вдруг наливающийся какой-то неестественной обратной связью. Но в остальном «А8 Гибрид» понятен и послушен. И, конечно же, потрясающе комфортен. Вот только мне совершенно не удается экономить, а бензиновый двигатель без конца вмешивается в процесс ускорения. И стартуем мы с «Ауди» вроде бы плавно, и разгоняемся, едва прикасаясь к педали акселератора (режим *EV*), – а ДВС почти все время в деле.

Так нужен ли гибрид? Сложный вопрос... Внимаю инженерам, рассказывающим, что эта версия А8 самая легкая и экономичная в своем классе, и соглашаюсь – нужен. Потом заглядываю в багажник, чье необъятное пространство больше чем вполовину съедено литиево-ионными батареями (они, кстати, специально охлаждаемые), и думаю: «А зачем?». Время покажет, тем более что ждать «Ауди-А8 Гибрид», в том числе в удлиненной версии, осталось недолго: обещают в году нынешнем.



Это даже не тахометр, а, скорее, индикатор экономичной энерговооруженности.

Гибрид бизнес-класса и просторный багажник – понятия несовместимые.

ОТЦЫ И ДЕТИ

При разработке своих машин японцы уже давно ориентируются на немецкие модели. Смог ли полноприводный GS 350 подобраться к шедеврам Большой немецкой тройки, разбирался **Максим Гомянин**. Фото **Георгия Садкова**.

Поколения автомобилей схожи с поколениями людей. Старшее – немного старомодное и консервативное. Молодое – энергичное и азартное. Они различны, но неразделимы.

ДИАЛОГ ПОКОЛЕНИЙ

Погружаясь в салон «Лексуса-GS», оцениваю новизну, но не юношескую, а роскошно-деловую. Став интереснее, он не потерял лучших качеств предшественника. Шикарное сиденье со множеством регулировок и памятью, люк в крыше, огромный сдвижной подлокотник, под которым бокс для мелочовки, кнопки включения парктроника и управления шторкой на заднем стекле. Оставим суету мегаполиса за дверью. Щелчок ремня безопасности – и сиденье вместе со ступицей руля приходит в движение. Мои настройки остались в памяти!

Но восторгов от салона не разделил отец, которого я прокатил на машине, чтобы проверить свои ощущения. На заднем диване сижу, говорит, как в зале ожидания на скамейке. А зимой кожа задубеет – пояснице будет холодно. Пока обогрев включишь... Велюровый салон моего старого «шведа» все же уютнее. Подлокотник слишком большой, занимает много места. Подвеска жесткая: каждый стык эстакады чувствую спиной. Вот раньше машины делали мягче.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Lexus GS 350 AWD

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4850×1840×1470
Колесная база, мм	2850
Колея спереди/сзади, мм	1575/1590
Объем багажника, л	530
Снаряженная/полная масса, кг	1885/2250
Разгон 0–100 км/ч, с	6,3
Максимальная скорость, км/ч	190
Топливо/запас топлива, л	A95/66
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	14,3/7,9/10,2

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V6, 24 клапана, 3,5 л, 233 кВт/317 л.с. при 6400 об/мин, 378 Н·м при 4800 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полный привод; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – независимые, сзади многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 235/45R18.


Хорошая управляемость, комфортный салон.


В движении использовать джойстик Remote Touch неудобно, подвеска посредственно глотает крупные выбоины асфальта.



Подрулевыми переключателями передач удобно работать на трассе при частых обгонах. В городе же достаточно режима *Drive*.

Панель приборов выглядит изящнее той, что была в прежнем GS. В экологичном режиме шкалы синеют, в спортивном – краснеют. В центре – цветной дисплей, дающий информацию о расходе топлива, давлении в шинах (в запасном колесе тоже).

Расход топлива на 12,3-дюймовом дисплее показан уж очень дотошно.

Перфорированные сиденья с памятью, вентиляцией и электрорегулировками в 16 направлениях разместили чуть ниже, увеличив пространство над головой водителя и пассажира примерно на 30 мм. На широкий сдвижной подлокотник в кремовой коже (он же крышка бокса) удобно положить руку в дальней дороге. Но при интенсивном рулении локоть с ним часто конфликтует.

Покрутив шайбу Drive Mode Select, устанавливают один из трех режимов движения: *Eco*, *Sport S*, *Sport S+*. Нажатием переходят в режим *Normal*. Интерфейс инуитивно понятен и не требует изучения инструкций.

Задний диван также опустили, выкроив 25 мм пространства над головой. При моем росте 190 см разместился более чем комфортно. Место для ног увеличено за счет более тонких спинок передних кресел.

В дорогих комплектациях в задний подлокотник интегрировано управление климат-контролем, «музыкой», обогревом дивана. Нажатием кнопки изменяют положение шторки заднего стекла.

Замечания отца заставляют приглядеться к салону внимательнее. Икра моей правой ноги почти лежит на «пузыре», торчащем сбоку центрального туннеля. Под ним – раздаточная коробка с дифференциалом, который через муфты делит крутящий момент между осями в зависимости от режимов. В заднеприводном GS 250 этого нет, а в GS 350 AWD придется подстроиться. Кстати, «трехсотпятидесятые» идут в Россию только с приводом на все колеса.

Музыкальные пристрастия у нас разные, но новый «Лексус» объединил вкусы. Причина – 835-ваттная аудиосистема «Марк Левинсон» с 17 динамиками. MP3-записи даже в посредственном качестве звучат очень достойно. Причем как классика, так и тяжелый рок. А вот мультимедиакомплекс Remote Touch с джойстиком опять вызвал разногласия. Старшее поколение, помня предыдущую модель, его хвалит. Мне же пользоваться интерфейсом в движении неудобно: слишком часто отвлекаюсь от дороги. И хоть теперь курсор на экране сам «прилипает» к кнопкам, все равно управлять навигацией и изучать настройки лучше на стоянке.

Однако здесь и другой электроники с избытком.



Новый GS построен на прежней платформе, но она основательно доработана. Жесткость кузова на кручение выросла на 14%.

ИЗМЕНЕНИЕ ГАБАРИТОВ И БАЗЫ ЧЕТЫРЕХ ПОКОЛЕНИЙ LEXUS GS, мм

Модель	База	Длина	Ширина	Высота
Lexus GS (4-е поколение)	2850 (0)	4850 (0)	1840 (+20)	1470 (+40)
Lexus GS (3-е поколение)	2850 (+50)	4850 (+40)	1820 (+20)	1430 (–20)
Lexus GS (2-е поколение)	2800 (+20)	4810 (–155)	1800 (+5)	1450 (+25)
Lexus GS (1-е поколение)	2780	4965	1795	1425

У МЕНЯ НА БОРТУ ЧЕЛОВЕК НЕИСПРАВЕН

Коробку в ручной режим – и резко на газ. Стрелка тахометра залетает за 6000 об/мин, касается красной зоны... Что это? Видимо, умная электроника решила, что я хочу перекрутить мотор, и принудительно перешла на повышенную ступень!

Шайбой на центральном туннеле выбираю азартные режимы: *Sport S*, а затем *Sport S+*. В последнем система зажимает амортизаторы, минимизируя крены, реакции на педаль газа становятся острее, руль тяжелеет. Процесса реинкарнации не чувствую, но через секунду в GS просыпается звереныш. И рык у него звероподобный! Японцы явно настраивали звук выхлопа. Причем в салоне лишней дорожной чехарды не слышно, а благородный баритон 317-сильного мотора ласкает уши.

Но ESP полностью не отключается. Она позволяет легкий занос, щекочущий нервишки, – не более. Дальше электронный мозг одергивает машину, ставя на правильный курс. Ловлю себя на мысли, что автомобиль, считая меня нелогичным живым организмом, делает все возможное, чтобы сохранить нас обоих в целости. Так подсказывает философия модели. Все же это бизнес-седан, на котором ставить рекорды круга гоночной трассы – несолидно. А на обычной дороге такая помощь вкупе с постоянным полным приводом только кстати. Впрочем, как и другие электронные штучки – активный круиз-контроль, работающий теперь в широком диапазоне скоростей, система мониторинга мертвых зон, проецирование навигации и данных о скорости на ветровое стекло. Как и прежде, никакой кнопки, отключающей полный привод, в машине нет. Электроника лучше знает, когда и какой процент тяги подавать на обе оси. Мол, расслабься и получай удовольствие.

Что ж, согласен. Теперь шайбу в положение *Eco* – и остудить пыл. Здесь, как и ожидал, реакции на педаль газа притупляются, трансмиссия быстрее переходит на повышенные передачи. Едет GS чуть мягче, хорошо сглатывая дорожную мелочь, но крупные выбоины чувствую отчетливо. Результат 17,7 л на 100 км пути по загородной трассе и загруженным столичным улицам неплох. Однако до паспортных 10,2 л далеко.

СПОРТИВНЫЕ ЧЕРТЫ, ЧИТАЮЩИЕСЯ В ДИЗАЙНЕ, ЗВУК МОТОРА – РАДИ ИМИДЖА. ЗАТО С КОМФОРТОМ И БЕЗОПАСНОСТЬЮ ВСЕ В ПОРЯДКЕ.

ПРЕЕМСТВЕННОСТЬ

В 2011 году продажи модели не били рекордов, хотя именно в третьем поколении появилась полноприводная модификация. А ведь AWD у нас любят: это и безопасность, и престиж.

По простору в салоне, качеству отделки, обилию электроники GS приблизился к продукции Большой немецкой тройки. По управляемости это еще не «пятерка» БМВ, на которую ориентировались японские инженеры, но руль стал острее, чем у предшественника, а плотная подвеска не стремится выбросить машину из асфальтовой колеи. Да и цена конкурентная – от 2 210 000 руб. Скажем, «Ауди-А6 кваттро» с 300-сильным мотором стоит от 2 364 100 руб., а «Инфинити-М37 AWD» с 333-сильным V6 – те же 2 210 000 руб. Полагаю, что продажи наследника пойдут успешнее. А отцы и дети все-таки найдут общий язык. **ЗР**


СТРАНА
Хрустальных
РУЧЬЕВ
ВОДКА ТАЛКА ПРОИЗВЕДЕНА
В СИБИРИ
ТАЛКА
ВОДКА
ТАЛКА
ВОДКА
ПРОИЗВЕДЕНА
в Сибири
ЗЕРНОВОЙ
СПИРТ «ЛЮКС»
НАСТОЙ ПШЕНИЦЫ
НА ТАЛОЙ ВОДЕ
FROM PURE
ECOLOGICAL
MATERIALS
ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ
РЕКЛАМА



ВТОРОЙ ШАНС

На Запорожском автомобильном заводе стартовало полномасштабное производство «ЗАЗа-Вида». За подробностями на Украину отправился Михаил Кулешов.

Тест-драйв по короткому маршруту на заводской территории завершился, едва успев начаться, – отобрав ключи от тестовых автомобилей, организаторы посадили нас в автобус и повезли на пресс-конференцию. Виновник торжества в Запорожье – «ЗАЗ-Вида». Впрочем, называть «Виду» новой не поворачивается язык – под эмблемой ЗАЗа не что иное, как «Шевроле-Авео» предыдущего поколения.

Неудивительно, что акцент презентации сместили в сторону маркетинговой политики, ведь об основных достоинствах и недостатках прежнего «Авео» сказано и написано уже немало. Однако сначала все же внимательно осмотрим «Виду», а о деньгах – чуть позже.

Запорожскую новинку будут предлагать на нашем рынке с кузовами седан и хэтчбек. Продажи седана обещают открыть уже в начале лета, а пятидверку выпустят на рынок месяцем позже. Выбором силового агрегата нас решили пока не обременять – машины первых партий будут комплектовать 1,5-литровым мотором с механической трансмиссией. Этот 109-сильный двигатель уходит корнями в Китай и знаком по автомобилю «Чери-Бонус».

Экстерьер практически прежний. По заверению запорожцев, слегка изменили бамперы, но я так и не заметил разницы, разглядывая и сравнивая фото «Виды» и «Авео».

Внутри же иные, лишенные тканевых вставок карты дверей, совершенно инородный руль от «Шанса» с архаичными кнопками звукового сигнала и унылая заглушка на месте двухдиновой магнитолы. Что это – экономия на спичках или попытка сделать автомобиль действительно доступным?

И вот теперь самое время поговорить о цене. Как минимум до осени «Виду» будут поставлять в Россию

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ZAZ Vida 1.5 MT, седан

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4310×1710×1505
Колесная база, мм	2480
Колея спереди/сзади, мм	1450/1430
Объем багажника, л	320
Снаряженная/полная масса, кг	1200/1575
Максимальная скорость, км/ч	170
Топливо/запас топлива, л	А92/45
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,7/5,8/7,2

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,5 л, 80 кВт/109 л.с. при 6000 об/мин, 140 Н·м при 4500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/упругая балка, рулевое управление – реечное с гидроусилителем, тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные, шины – 185/60R14.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: SX.

ЦЕНА: 389 000 руб.



Приборная панель осталась без изменений. Скромно, но читается нормально.

Руль – пережиток прошлого и выглядит в салоне «Виды» инородно.

Кресла с неплохим профилем удобны для неспешной езды.

в единственной комплектации SX по 389 тысяч рублей. Автомобиль с 1,5-литровым шестнадцатиклапанником «Чери» неплохо оснащен. В списке стандартного оборудования: водительская подушка безопасности, кондиционер, передние стеклоподъемники и электрические зеркала с подогревом.

Представители завода и дистрибьюторской сети излучают уверенность и в успехе проекта не сомневаются. Я хотел бы разделить их оптимизм, но мой прогноз более сдержанный. Ближайший конкурент «сверху» – 1,6-литровый «Рено-Логан» – в схожей комплектации стоит 438 тысяч рублей. Новые «Шевроле-Авео» и «Хёндай-Солярис» с кондиционером обойдутся в 474 и 478 тысяч рублей соответственно. Разница в цене для этого сегмента, конечно, весомая, однако в названных машинах есть вторая подушка безопасности, антиблокировочная система и штатная магнитола с поддержкой MP3. А «Солярис» и «Авео» к тому же более современны по конструкции.

Говорить о конкурентах «снизу» уместнее к концу года, когда на российском рынке появится более доступная версия «Виды» с мелитопольским 1,3-литровым силовым агрегатом. Примерно в то же время обещают начать поставки машин с автоматом.

Если расчет запорожцев все же оправдается и разница в 50–80 тысяч рублей окажется для потенциальных покупателей определяющей, у «Виды» неплохие шансы закрепиться на российском рынке. Кстати, «шансы» у украинцев все равно остаются – те, что в полтора раза дешевле. Тоже, к слову, довольно неплохие. ЗР

ZAZ VIDA ПРЕТЕНДУЕТ НА МЕСТО В СЕКТОРЕ НАРОДНЫХ АВТО. ШАНСЫ ЕСТЬ, НО НЕ БЕССПОРНЫЕ.

Езда на «Виде» по профилированной полосе препятствий заводского полигона ощутимо приятнее, чем на «Шансе».

ПОСЛЕ АНТРАКТА

Компания «Опель» вывела на российский рынок модернизированный кроссовер «Антара». Что в нем нового, выяснял **Юрий Тимкин**.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Opel Antara 2.4

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4596×1850×1717
Колесная база, мм	2707
Колея спереди/сзади, мм	1569/1576
Объем багажника, л	420–1420
Снаряженная масса, кг	1750
Разгон 0–100 км/ч, с	11,0
Максимальная скорость, км/ч	175
Топливо/запас топлива, л	A95/65
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	12,8/7,3/9,3

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,4 л, 123 кВт/167 л.с. при 5600 об/мин, 230 Н·м при 4500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/многорычажная; тормоза – дисковые; шины – 235/55R18.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Enjoy.

ЦЕНА: 1 104 000 руб.

+ Доступные цены. Большой выбор двигателей.

– Дорожный просвет для кроссовера не велик – 176 мм.

Вообще-то, рестайлинг опелевского полноприводника провели еще год назад, однако до нас в обновленном виде он дошел только сейчас. Заминку объясняют тем, что производство «Антары» переносили с питерского завода «Джи-Эм» на калининградский АВТОТОР и несколько месяцев машина в нашей стране не выпускалась вовсе. Антракт ничего хорошего не принес – по продажам «Опель» уступил почти всем одноклассникам. Представители компании считают, что «Антаре» было трудно бороться за покупателя из-за отсутствия в гамме дизеля. Зато теперь предлагают сразу две версии на «тяжелом топливе»!

Причем 163-сильная идет исключительно с механической коробкой передач, а топовая 184-сильная – с автоматической. Последняя доступна только в богатой комплектации «Космо» за 1 215 000 рублей. Весьма привлекательное предложение!

Но, убежден, большая часть покупателей кроссовера будет по инерции выбирать бензиновые двигатели. Тем более что обновленной «Антаре» здесь есть чем гордиться. Топ-версия вместо 3,2-литровой «шестерки» теперь получила мотор с уменьшенным до 3 л объемом, однако отдача двигателя, тем не менее, увеличилась: 249 л.с. против прежних 227 сил. Ни один конкурент не может похвастаться подобным запасом мощности. Но самой популярной «Антарой» опять будет базовая с 2,4-литровым двигателем. Ее и взял для знакомства.

Мощность увеличилась и у этого мотора – со 140 до 167 л.с. Разница ощутима уже на первых метрах движения. Обгоны больше не вызывают напряжения, да и просто приятно ощущать под педалью запас мощности. На улучшение динамики работает также отказ от 5-ступенчатого автомата в пользу более эффективного, 6-ступенчатого, который меняет передачи заметно быстрее и мягче.

Других существенных обновок в технике «Антара» не получила – «Опель» ограничился шлифовкой существующей конструкции. Так, передняя подвеска обрела амортизаторы с иными характеристиками, а задняя – более упругие пружины и усиленный стабилизатор поперечной устойчивости. Вкупе с доработанным рулевым управлением эти перемены улучшили ездовые характеристики и плавность хода. В этом я убедился не только на асфальте, но и на разбитых сельских «направлениях». Здесь, кстати, приходилось опасаться за сохранность фартука под передним бампером – уж больно близко к земле он расположен. Сам бампер полностью новый, изменились также противотуманки, головная светотехника и фонари. Чуть иначе оформлена радиаторная решетка. Однако все эти новшества настолько непринципиальны, что с ходу отличить рестайлинговую «Антару» от прежней трудно. В салоне новаций и того меньше, заметил только клавишу электромеханического стояночного тормоза – она сменила футуристичную рукоять обычного ручника.

Модернизация, при которой основной упор делается не на обновление дизайна, а на доработку техники, мне импонирует. Еще больше нравится, когда прирост цены при этом минимален. Это позволяет надеяться, что после антракта спрос на обновленный кроссовер пойдет вверх и вторая часть представления привлечет большее внимание публики. ЗР

Интерьер не изменился, появилась лишь кнопка стояночного тормоза. За доплату можно получить экран навигатора посреди центральной консоли.

РАЗРАЗИ МЕНЯ ГРОМ

Машина на электричестве добралась и до нас. На что способен электрокар, приживется ли в наших широтах, рассуждают **испытатели «За рулем».**



Вячеслав Субботин
Количество поездок – 23
Продолжительность – 10 дней
Протяженность – около 320 км

ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЙ ЗАРЯД

Ближайшая розетка для электрокара «Мицубиси i-MiEV», понурившегося и разряженного символа светлого электрического будущего, – в вестибюле редакции. Двадцати метров провода должно хватить. Торопясь на деловую встречу, растолкал на крыльце курильщиков – загрязнителей атмосферы, быстренько размотал с катушки провод и протянул его к авто. В салоне загорелся индикатор заряда: ура, пошла напруга, через 6 часов я стану самым зеленым автомобилистом в городе. А пока – бегом в метро!

ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ ПОЛЕ

Когда вернулся в редакцию, во дворе и на первом этаже дома было непривычно темно. Сослуживцы смотрели на меня искоса, а наш электрик ковырялся в электрощите.

От авто попахивало сгоревшей проводкой. Так и есть: это мы с лидером прогресса устроили короткое замыкание и обесточили полредакции.

Инвертор и блок управления можно было убрать из багажника, если бы авто проектировали заново, а не переделывали из бензинового.

Когда полностью разряжается тяговая батарея, энергии в дополнительной еще навалом. Светят фонари и фары, работают аварийка, сигнализация, мультимедиа.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Mitsubishi i-MiEV

Размеры:	
длина×ширина×высота, мм	3475×1475×1610
Колесная база, мм	2550
Колея спереди/сзади, мм	1310/1270
Объем багажника, л	168
Масса снаряженная/полная, кг	1110/1450
Разгон 0–100 км/ч, с	15,2
Максимальная скорость, км/ч	130
Запас хода, км	150
Потребление электроэнергии, Вт·ч/км,	135

ДВИГАТЕЛЬ: электромотор, 49 кВт/67 л.с. при 2500–8000 об/мин, 180 Н·м при 0–2000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: задний привод; автоматическая.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «МакФерсон»/зависимая; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные; шины – 145/65R15, 175/55R15.

ЦЕНА: 1 799 000 руб.

 **Просторный задний ряд, хорошая динамика.**

 **Гарантированный пробег очень сильно зависит от погодных условий.**



Заряжаешься? Предупреди окружающих. Мой коллега, паркуясь рядом, намотал провод на колесо и чуть не раскрошил «заливную горловину» i-MiEV.

В катушке, не размотанной до конца, от высокого тока расплавилась изоляция, всё и закоротило. Стоило прочитать инструкцию, прежде чем хвататься за провода. Зарядный ток 15 А!

Еще выяснил, что для полного насыщения аккумулятора от сети 220 В потребуется 8–10 часов, а режимом зарядки можно управлять с пульта: установить таймер, согреть или охладить салон, не разряжая тяговую батарею. Последняя питает только мотор и печку, все остальное – дворники, фары, мультимедиа и пр. – работает от дополнительного, штатного аккумулятора.

На следующий день я подготовился к приключениям на все сто. Катушку заменил обычным проводом: места меньше занимает, разматывать легче, розетка на конце защищена крышкой – ни вода, ни снег не попадут. Запасся теплой одеждой и буксирным тросом. Наконец, смог внятно отвечать даже на шутки коллег, повесивших на двери моего кабинета табличку: «Высокое напряжение. Не подходи, убьет!».

ПОДДАЙТЕ ТОКУ

Гордый собою, я катил по забитым московским проспектам на автомобиле будущего. Хотелось крикнуть в окно чадящим собратьям: «Смотрите, я не засоряю атмосферу, не усугубляю парниковый эффект, еду практически бесшумно». Но братья лишь теснили мой крошечный автомобиль, нисколько не обращая внимания на инновационный шильдик *i-MiEV*. Если на стекло прилепить бумажку с ценой этого малыша, уважения, наверное, прибавилось бы?

Впрочем, особо и не рассчитывал на расположение автомобилистов, увидевших просто крошечное авто для блондинки. Поэтому мне приходилось на каждом километре дороги доказывать состоятельность нашей пары: быстро ориентироваться, перестраиваться и шустро ехать. Я наслаждался, управляя этим снарядом. Да, его абсолютные показатели не произведут впечатления на обывателя: кого удивят максималка в 130 км/ч или разгон до сотни за 15 секунд? Но как они протекают! У электромотора ни рывков, ни провалов, ни перекруток. Подхват с самого низа, напористый, уверенный.

Задний привод, отключаемая система стабилизации, узкие шины, аппарат пусть и тяжелый, но с низким центром тяжести (батарея под

ПОЛНЫЙ БАК, ПОЖАЛУЙСТА!

Зарядить электромобиль несложно. Подъезжаем к компактной консоли зарядной станции (время полного заряда батареи здесь – от 3 до 14 часов, в зависимости от емкости). Приложив к верхней части стойки ключ-карту, открываем кожух, за которым пара розеток: для обычной (однофазная, 16 А) и для быстрой (трехфазная, 32 А) зарядки. Подсоединяем кабель и закрываем кожух. О том, что процесс пошел, сообщит светодиод на стойке: из зеленого станет фиолетовым. Когда зарядка окончена, дисплей под кожухом отобразит количество «залитой» энергии. Прикладываем ключ-карту еще раз, отсоединяем кабель, и можно ехать. Деньги со счета (банковского либо «Яндекс. Деньги») спишут автоматически.

Зарядить наш i-MiEV при помощи шнура, лежавшего в багажнике, не удалось: штекер розетки и блок управления процессом зарядки расположены слишком близко – последний не дает закрыть кожух зарядной консоли.





Если в мороз хотите проехать больше, нужно экономить. Например, на обогреве салона. Не «газовать» и не лихачить. Тогда даже при минус двадцати можно одолеть и 50 км. Почему «Мицубиси» не оборудовал i-MiEV независимым обогревателем на углеводороде – загадка. Хотели быть исключительно чистыми?



полом) – то, что нужно ценителям драйва. Я почувствовал машину уже после второго ходового поворота, когда «облизывал» его с боковым смещением.

Конечно, выкрутасы хороши, если не вглядываться в приборную панель. Она не верещит, но всеми красными шкалами пытается устыдить распалившегося пилота: смотри, это зона мощности, а совсем не «эко». Будешь так гнать – запаса хода останется до ближайшего ларька с розеткой. Тающие кубики заряда на указателе быстро отрезвляют. Всего их шестнадцать, при моем темпе каждого хватит лишь на пару-тройку километров. Я тут же сбавил обороты.

РЕКОРДНЫЙ ЗАБЕГ

Первый среди коллег испытатель электрокара Максим Гомянин сумел проехать на «Мицубиси» лишь 16 км. В редакцию вернулся на веревке. Его раздражение и недовольство бодро подхватили иные писатели: «Ха! Разве это автомобиль? Игрушка. Ему радиопульт добавить и отправить в парковый аттракцион – детей развлекать. Бензин всему голова». Только забыли парни, какова была температура за бортом и скорость поездки.

Напомню, термометр застыл тогда на отметке 25 градусов ниже нуля, а 16 верст Макс ехал полтора часа – тащился в жуткой пробке, включив печку на максимум. Не спорю, имеет право на тепло. Но зачем тогда требовать от электрического прибора, «чтобы ехало»? Ведь не ругает он свой мобильник, когда тот садится через час работы в Интернете! Вот и i-MiEV из того же теста – гаджет, только на колесах. И подход к нему нужен, как к ноутбуку, – расчетливый и бережный.

Я вот, укутавшись в тулупчик и валенки, в тот же мороз смог проехать до дома и обратно почти 40 км, и запас заряда в один кубик еще оставался. Да, в салоне не Африка, но атмосфера вполне бодрящая.

Когда на улице потеплело до нуля и не страшно стало оказаться на обочине с пустым «баком», решил уточнить запас хода до полного истощения батареи. Я даже позволил себе выбраться за черту города и выжать максимум скорости. Согласно спидометру, достиг отметки 137 км/ч, по GPS – 133. Ни в чем себе не отказывал. Печка выдувала столько тепла, сколько хотел, ускорялся и тормозил, перестраивался почти в режиме стрит-рейсера.





Необычная каплевидная форма малыша привлекает внимание.

Сзади очень просторно. Спинки сидений легко складываются как вместе, так и раздельно, подушка снимается. Под ней компрессор и ремкомплект для шин.

ПРИВЯЗАТЬСЯ К РОЗЕТКЕ

Российская компания «Револьта», реализующая проект электрозаправок в России, успела обрасти именитыми партнерами: инвестиционный фонд «Энерфанд», правительство Москвы. Сайт компании информирует о девятнадцати запланированных зарядных станциях в Москве и области, из которых двенадцать – в пределах ТТК. Статус «доступна» светится пока у четырех точек, все – на закрытой территории офиса МОЭСК на Садовом.

Однако в течение двух лет в России должно появиться 2000 (!) зарядных станций для обычного и ускоренного пополнения энергии (одно- или трехфазное подключение) и 100 – для скоростной. Во втором варианте заряжают постоянным током: батарея наполнится энергией на 80% за пару десятков минут.

Пока система принимает лишь карты сети «Револьта», в дальнейшем способов оплаты прибавится и пополнить баланс станет так же просто, как сейчас – телефонный счет.



Максим Гомянин
Количество поездок – 5
Продолжительность – 6 часов
Протяженность – около 120 км

ТОЧКА НЕВОЗВРАТА

Машина сразу стала суперзвездой редакционной парковки. Еще бы, колесо серийного электрокара сюда пока не заезжало. А я сижу в салоне и гадаю, чего же в нем больше – черного и белого.

Миниатюрность довольно обманчива: внутри на удивление просторно. Водительское кресло широкое, с лифтом регулировки по высоте. В общем, уселся удобно, только кнопку обогрева никак не найду. Нашел-таки – напротив правого колена. Неудачное решение: можно и случайно нажать, а ведь это не последний потребитель энергии. В районе левого колена расположились выключатель динамической системы курсовой устойчивости ASC и тумблер с символом розетки: он открывает заправочную «горловину» справа – для подключения к обычной электросети. А потянув за рычажок рядом с сиденьем, отворяют левый лючок. Там розетка для быстрой зарядки на специальной АЗС.

Задний диван выше всяких похвал. Двоим просторно, да и колени не упираются в спинки передних сидений, которые сделали тонкими.

КУБИЧЕСКАЯ ЗАВИСИМОСТЬ

Поворачиваю ключ зажигания, а в ответ тишина. Догадаться, что мотор работает, можно только по надписи *Ready* на панели приборов. Трогается i-MiEV так же бесшумно. Необычные ощущения! А едет очень даже бодро, 90 км/ч набирает легко. Непрогретую машину с бензиновым двигателем пришлось крутить, чтобы поспеть за малышом...

В тот день столбик термометра опустился до минус двадцати пяти, но это не спасло город от заторов.

Кубики заряда батареи на панели приборов исчезают – перевожу селектор в экономичный режим, пытаясь экономить. Кажется, процесс замедлился, но неприятно кольнула мысль: «Сможем ли вернуться обратно?».

Потолкавшись в рабочем движении, «Мицубиси» запросил о пощаде, замигав последним кубиком энергии. А проехали-то по морозу да в пробках 16 километров! Надежда только на фешенебельную подземную парковку, где должны быть розетки. Они там нашлись – но электричества не было! То ли экономия, то ли техника безопасности... Пришлось буксировать i-MiEV до редакции.

Мы явно переоценили возможности машины. Постоянно работал обогрев салона – он-то и высосал большую часть энергии. Но за 1,8 миллиона рублей хотелось бы тепла в машине!

В НАДЕЖДЕ НА ХЕППИ-ЭНД

Шлагбаум парковки опустился, словно занавес в театре, поставив точку в тесте. Мороз и московские пробки оказались сильнее японских инноваций. Но мне не хочется, досмотрев спектакль, выходить из зала разочарованным. Может, это все же не конец – антракт?

«Мицубиси i-MiEV» – первая, довольно смелая попытка оценить рынок. Воспринимается он не как автомобиль, а как модная вещь вроде очень дорогого мобильника или золотых часов. Но это только пока. В обслуживании электромобиль должен стать дешевле машин с ДВС.

Остается лишь адаптировать машину к условиям России и изменить ценник. Хотя последнее сделать трудно: скажем, в Германии i-MiEV стоит 34 390 евро.

Вероятно, точка невозврата к машинам с традиционными двигателями еще не близко, но движение к ней продолжается. По крайней мере, пока аккумуляторы заряжены.



Сергей Канунников
Количество поездок – 2
Продолжительность – 2 часа 25 минут
Протяженность – около 25 км

ДЕТСКИЙ САД

Он как маскарадный костюм на детсадовском утреннике. Мама старалась-старалась, а оказалось, что двигаться в этой красоте жарко и неудобно, к тому же неуклюжий отпрыск уже ее испачкал.

В небольшом тихом городке, в теплой стране на такой машинке забавно съездить за горячим багетом и свежим молоком, миновав пару тихих кварталов. Ехать же по зимней Москве, отчаянно топоча промерзшими ногами, прикидывая, доползу ли, и стараясь не включать лишний раз ни фары, ни стеклоочиститель, даже за 15–20 километров совсем не хочется.

Сам по себе продукт высоких технологий и инженерных талантов вовсе не плох. Только он из другой (честно говоря, не очень представляю себе какой) жизни. Что проку гордиться продвинутым мобильником, если вокруг на сотни верст тайга и связи нет?

Найдутся, конечно, те, кто западут на игрушку за миллион восемьсот тысяч, чтобы покататься на ней где-нибудь по поместью. Имеют полное право! Но к автомобилю в привычном и пригодном для нашей жизни понимании это имеет мало отношения.

Говорят, в Москве скоро откроют чуть не двадцать специальных электрозаправок. Может, сначала заделать выбоины – скажем, на родной Сретенке?

Панель приборов проста и понятна. Вот только главное здесь не скорость и даже не индикатор режима движения, а левый кружок с указанием заряда батареи.

Из предложенных трех вариантов движения: «комфорт» – *C*, «драйв» – *D* и «брейк» – *B* – выбрал последний. При нем автомобиль при отпущенном акселераторе замедляется наиболее интенсивно, а значит, больше энергии возвращается в батарею. Пусть инструкция советует «брейк» для горных дорог, я включаю его и на равнине. Любой лишний ватт энергии – гарантия, что докатишься до спасительной розетки. Кстати, двигая селектор в «брейк», стоит чаще смотреть в зеркало заднего вида: интенсивное моторное замедление может напугать летящих следом.

Первое предупреждение получил примерно на 70-м километре пробега: замигали последние два кубика. Но я был уже в родных пенатах и принялся нарезать круги возле дома. Когда закончились кубики и загорелся оранжевый индикатор в виде черепашки – дескать, ускоряться вообще не стоит, только ползи, – неожиданно выключился отопитель. Как верно рассчитали конструкторы, оставив заряд лишь на движение! Но нас этим не пронять.

Было жутко любопытно, когда же он все-таки замрет. Я читал о других тестах этой машины, – подозреваю, коллеги просто не доводили эксперимент до конца, ибо о последнем предупреждении насчет полного истощения батареи никто даже не упомянул. А оно таково: нажимаешь на педаль газа, машина набирает 30–40 км/ч – и дальше отказывается ускоряться. Теперь-то знаю: до полного изнеможения примерно километр. После чего просто хлоп – и всё, никакой реакции на педаль газа. Тяни к обочине. Мой забег закончился на отметке 85,5 км. Отличный результат.

Заглох я, конечно, на апогее орбиты в плоскости моего дома. Пробовал толкнуть машину плечом. Отличная вышла бы тренировка для культуриста, но не для меня: машина катится с большим трудом. Помню, так же тяжело было когда-то толкать «Волгу». Похоже, выбег у i-MiEV никудышный, коли я смог прокатить его лишь метров десять, пока сам не сдох.

В техцентре Геннадий Емелькин подтвердил мою догадку. Не лучшая конструкция дискового тормоза перекочевала без изменений с бензинового «Мицубиси» на электрический i-MiEV. А в нем тормозные диски все время прихватываются колодками. Стоило их развести, как колеса можно было вращать, едва дотронувшись пальчиком.

Детально изучив конструкцию авто, мы убедились: i-MiEV – плод компромиссов. Ведь спроектирован он под двигатель внутреннего сгорания. Скажем, батареи, блоки управления, редуктор можно было расположить более компактно и выгадать дополнительное место и объем, если бы изначально машину создавали как электрокар.

МНЕ НРАВИТСЯ

Во-первых, энергия дешевая по сравнению с ценой топлива. На заправку полного бака по ночному тарифу тратил всего 30 рублей. Бензина потребовалось бы рублей на двести. Чувствуете разницу? При зарядке в офисе,

А КАК У НИХ?

Там «электро» шагает пошире нашего ГОЭЛРО. По всему миру работает не меньше пятидесяти одних только сетей зарядных станций! Еще сотню строят и проектируют. В Берлине, Париже и Лондоне число пунктов питания для электромобилей перевалило за полторы сотни. Более того, в крупных городах реализуют комплексно сразу несколько проектов инфраструктуры для электромобилей.

В одной только Германии четыре мощные энергетические компании с охотой взялись за освоение новой ниши. Им помогают автомобильные концерны. «Рено» участвует в создании аналогичной сети в Израиле, «Ниссан» – в Японии. Кое-где электромобиль сохраняет статус экзотической игрушки, поэтому владельцам дозволено черпать энергию бесплатно – даже на специально созданных зарядных станциях. В общем, почва для роста парка электрокаров, особенно в Европе, благодатная.



На центральный монитор выводится изображение с камеры заднего вида. Но ее расположение не слишком удачное: бампер режет почти половину картинки.

по дневному тарифу, машина требовала всего лишь сотню рублей: опять-таки в два раза дешевле.

Не верите, что заряжал автомобиль дома? Машину под окно, из него провод (живу на втором этаже) – и до утра на зарядку. Конечно, боялся: вдруг дернут провод, уволокут зарядник, – поэтому провод присыпал снегом, чтоб не заметили. (Хотя он сам, нагревшись, проваливался в сугроб так, что не найти.) Надеялся на сигнализацию.

В морозные дни зарядку ограничивал парой-тройкой часов: при открытом окне в квартире становилось холодно. Домашние терпели, поскольку были уверены: папа экспериментирует ради блага человечества.

Дома заряжать можно. Главное – при работающих духовке, стиральной машине, телевизоре, компьютере, горящих люстрах не включить еще тостер. Он, скверный, может вырубить электричество во всей квартире.

Во-вторых, простота конструкции, надежность и ресурс. Чему там ломаться? Мотор, редуктор да четыре амортизатора. На сервис можно заехать раз в год – просто поздороваться. Смущает долговечность батареи. Но эксперты уверяют: на одном аккумуляторе можно отъездить десяток лет. Полагаю, скоро появятся сменные элементы: сдал старые – получи новые по выгодной цене.

В-третьих, ноль токсичных выбросов и минимум шума. Не надоели коптящие «жигули» и тарахтящие «нексии»? Наступившим летом я лишь однажды видел голубое небо над столицей: после урагана с ливнем и грозами.

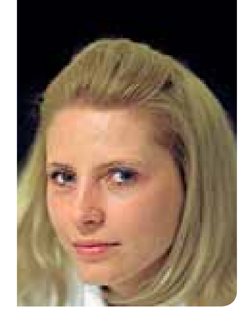
Возражения – электроэнергию-де добывают, сжигая мазут и газ, то есть тоже с выбросами, – отметаю. Горение на станциях и в моторах сильно разнится. В ДВС режимы все время меняются, а на электростанциях они стабильны. КПД любой станции несравнимо выше, чем у любого мотора, к тому же система фильтров куда мощней, чем набор нейтрализаторов даже в очень дорогом современном авто. Наконец, много чистой энергии от рек, морей, ветра и солнца. Вот если сейчас пересядем все на электрокары, точно вздохнем свободно.

Опасаюсь нефтяного лобби. Сумело оно в Америке изменить ход истории и аж на 40 лет остановить приход электромобилей в Новый Свет. Ведь уже в 1970-е годы Большая тройка была готова к выпуску электрокаров. Ан нет: кто же тогда бензин и солярку брать стал бы? Разоряться, что ли?

Нынче времена иные, энергетики тоже сильны. Им выгодно продавать энергию по ночам, когда она, кроме как заряжающимся машинам, по большому счету никому и не нужна.

НЕ НРАВИТСЯ

Заоблачная цена: за такую вот малипуську 1 миллион 800 тысяч. Между



Анна Клепач
Количество поездок – 1
Продолжительность – 40 минут
Протяженность – около 12 км

ТАКИХ НЕ БЕРУТ В КОСМОНАВТЫ

Доводилось ли вам пробовать пищу для космонавтов? Да, ту самую, что едят на орбите. Она идеально сбалансирована. Содержание белков, жиров и углеводов в ней – эталон, который впору выставлять в палате мер и весов. Но как невкусно и пресно, вы бы знали! Вроде все хорошо – полезно, высокотехнологично и очень дорого, но есть это почему-то не хочется.

Похожее чувство отторжения вызывает у меня «Мицубиси i-MiEV». Разум кричит: за электромобилями будущее, хватит тоннами выкачивать нефть и дорогостоящими способами перерабатывать ее в топливо для чадящих монстров! Но душа просит иного – симфонии рокочущих звуков из-под капота, импульса, проходящего по телу от нажатия на педаль газа. Даже запах бензина мне нравится, не поймите превратно. А ценник этого «гринписовца» просто-напросто оскорбляет мое чувство справедливости. Почти два миллиона рублей за автомобиль, способный удовлетворить размерами лишь лилипутов? Не забывайте, кстати, что для преодоления пути от работы до дома вы будете вынуждены отказаться от печки, музыки, использования дворников и поворотников (про фары вообще молчу), а еще лучше и дышать через раз.

Нет уж! Я согласна работать лопатой часами, выкапывая ямки для посадки деревьев, чем пересесть на электромобиль. Пусть там, в далеком будущем, наши потомки с недоумением уставятся на фотографии АЗС, пусть. А я не хочу дожить до тех времен, когда придется есть еду из тюбиков и ездить на электромобилях.



Мне нравится электромобиль, поэтому я встал на его защиту. За время теста опасался одного: не долбанет ли меня током? Резиновые перчатки тоже возил с собой. Так, на всякий случай.

Багажник небольшой, зато проем просто огромен. Не забудьте: почетное место здесь должен занять шнур для зарядки!

Система отопления i-MiEV энергозатратна. Электричеством кипятят антифриз, он греет радиатор печки. Сокращается запас хода.

тем в России с конца прошлого года «Рольф» продал больше четырех десятков i-MiEV. Открыли недавно продажи в Екатеринбурге. И гордятся этим! Однако не называют ни одного имени владельца электрического кара. Хоть клещами тащи. Неужели стесняются?

Руководитель «Рольф Импорт» Андрей Панков утверждает: стоимость автомобиля упадет на 400 тысяч рублей, если снять таможенные пошлины и НДС на ввоз чисто электрических машин. Говорит, нашел поддержку в нашем правительстве, скоро такой пункт появится в документах стран Таможенного союза. Но и на этих условиях будет чрезвычайно дорого. Хотя Панков надеется, что при большем объеме продаж японцы снизят закупочную стоимость. Мало того, рассчитывает, что покупку таких машин у нас, как и во всей Европе, начнет субсидировать государство. Скажем, в Дании каждому обладателю колесного гаджета гарантировано вспоможение – 20 тысяч евро. Еще надеется, что примутся бурно строить зарядные станции, упразднят транспортный налог, разрешат ездить по выделенным полосам, бесплатно парковаться и т. п.

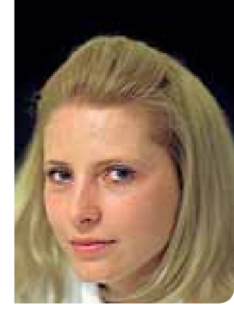
В целом, полагает Андрей, через пять лет в мегаполисах страны доля электрокаров в продажах составит 30%. А «Мицубиси», чьи интересы он представляет, нынче дальше всех продвинулся в постройке электрических машин. В этом свете мне понятна активность Андрея Панкова, и я его поддерживаю. Но...

КУПИЛ БЫ Я МАШИНУ СЕЙЧАС?

Да, при разумной цене. Ведь дальность примерно 80% моих поездок по городу не превышает 50 км. К тому же запас хода зимой можно увеличить минимум раза в два, если поставить независимый отопитель с крошечным расходом солярки. Так, например, поступил «Рено» со своими электрокарами, колесящими по Скандинавии. Летом проще: если кончается заряд, выключи кондиционер – и не пропадешь.

Как заряжаться в Москве? Можно на работе, иногда дома, у соседа есть рядом гараж. Не сомневаюсь, что электромашины очень скоро из разряда экзотических превратятся в совершенно обыденные и везде появятся спецрозетки.

Кстати, я уже задумался над тем, чтобы купить себе электроскутер или такой же велик. Отличный переход в светлое электрическое будущее. ЗР



Анна Клепач
Количество поездок – 1
Продолжительность – 40 минут
Протяженность – около 12 км

ТАКИХ НЕ БЕРУТ В КОСМОНАВТЫ

Доводилось ли вам пробовать пищу для космонавтов? Да, ту самую, что едят на орбите. Она идеально сбалансирована. Содержание белков, жиров и углеводов в ней – эталон, который впору выставлять в палате мер и весов. Но как невкусно и пресно, вы бы знали! Вроде все хорошо – полезно, высокотехнологично и очень дорого, но есть это почему-то не хочется.

Похожее чувство отторжения вызывает у меня «Мицубиси i-MiEV». Разум кричит: за электромобилями будущее, хватит тоннами выкачивать нефть и дорогостоящими способами перерабатывать ее в топливо для чадящих монстров! Но душа просит иного – симфонии рокочущих звуков из-под капота, импульса, проходящего по телу от нажатия на педаль газа. Даже запах бензина мне нравится, не поймите превратно. А ценник этого «гринписовца» просто-напросто оскорбляет мое чувство справедливости. Почти два миллиона рублей за автомобиль, способный удовлетворить размерами лишь лилипутов? Не забывайте, кстати, что для преодоления пути от работы до дома вы будете вынуждены отказаться от печки, музыки, использования дворников и поворотников (про фары вообще молчу), а еще лучше и дышать через раз.

Нет уж! Я согласна работать лопатой часами, выкапывая ямки для посадки деревьев, чем пересесть на электромобиль. Пусть там, в далеком будущем, наши потомки с недоумением уставятся на фотографии АЗС, пусть. А я не хочу дожить до тех времен, когда придется есть еду из тюбиков и ездить на электромобилях.



Мне нравится электромобиль, поэтому я встал на его защиту. За время теста опасался одного: не долбанет ли меня током? Резиновые перчатки тоже возил с собой. Так, на всякий случай.

Багажник небольшой, зато проем просто огромен. Не забудьте: почетное место здесь должен занять шнур для зарядки!

Система отопления i-MiEV энергозатратна. Электричеством кипятят антифриз, он греет радиатор печки. Сокращается запас хода.

тем в России с конца прошлого года «Рольф» продал больше четырех десятков i-MiEV. Открыли недавно продажи в Екатеринбурге. И гордятся этим! Однако не называют ни одного имени владельца электрического кара. Хоть клещами тащи. Неужели стесняются?

Руководитель «Рольф Импорт» Андрей Панков утверждает: стоимость автомобиля упадет на 400 тысяч рублей, если снять таможенные пошлины и НДС на ввоз чисто электрических машин. Говорит, нашел поддержку в нашем правительстве, скоро такой пункт появится в документах стран Таможенного союза. Но и на этих условиях будет чрезвычайно дорого. Хотя Панков надеется, что при большем объеме продаж японцы снизят закупочную стоимость. Мало того, рассчитывает, что покупку таких машин у нас, как и во всей Европе, начнет субсидировать государство. Скажем, в Дании каждому обладателю колесного гаджета гарантировано вспоможение – 20 тысяч евро. Еще надеется, что примутся бурно строить зарядные станции, упразднят транспортный налог, разрешат ездить по выделенным полосам, бесплатно парковаться и т. п.

В целом, полагает Андрей, через пять лет в мегаполисах страны доля электрокаров в продажах составит 10%. А «Мицубиси», чьи интересы он представляет, нынче дальше всех продвинулся в постройке электрических машин. В этом свете мне понятна активность Андрея Панкова, и я его поддерживаю. Но...

КУПИЛ БЫ Я МАШИНУ СЕЙЧАС?

Да, при разумной цене. Ведь дальность примерно 80% моих поездок по городу не превышает 50 км. К тому же запас хода зимой можно увеличить минимум раза в два, если поставить независимый отопитель с крошечным расходом солярки. Так, например, поступил «Рено» со своими электрокарами, колесящими по Скандинавии. Летом проще: если кончается заряд, выключи кондиционер – и не пропадешь.

Как заряжаться в Москве? Можно на работе, иногда дома, у соседа есть рядом гараж. Не сомневаюсь, что электромашины очень скоро из разряда экзотических превратятся в совершенно обыденные и везде появятся спецрозетки.

Кстати, я уже задумался над тем, чтобы купить себе электроскутер или такой же велик. Отличный переход в светлое электрическое будущее. ЗР

МЕРЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ В НЕКОТОРЫХ ЕВРОПЕЙСКИХ СТРАНАХ

Страна	Суммарный размер выгоды за один э/м, учитывая все льготы	Наличие национального пакета мер государственного стимулирования	Отмена регистрационного сбора	Отмена дорожного или транспортного налога	Льгота по ввозной пошлине	Льгота по НДС	Льготы по подоходному налогу	Другие
Великобритания	6400 фунтов	**да,** ■ 80% автотранспорта без ДВС к 2050 году ■ государственное софинансирование системы электрозаправок ■ покрывает 50% затрат по НИОКР любому предприятию	–	да	–	–	да, частично: использование э/м в качестве корпоративного не облагается подоходным налогом	■ не взимается плата за въезд в Лондон (плата в среднем 10 фунтов, с 7 утра до 6 вечера по будням) ■ бесплатная парковка ■ 100% стоимости подлежит ускоренной амортизации за первый год ■ субсидия на приобретение не более 5000 фунтов с 01.01.2011 года
Германия	380 евро	**да,** ■ 500 млн. евро на НИОКР, программа Economic Stimulus Package II ■ планируется инвестировать 1 млрд. евро до 2013 года на развитие инфраструктуры, количество э/м к 2020-му должно составить 1 млн. (в рамках программы Nationale Strategiekonferenz Electromobilität) ■ на НИОКР литиево-ионных батарей 360 млн. евро	–	да, первые пять лет	–	–	–	■ льготы только производителям; предоставление льгот потребителям сейчас противоречит интересам отечественных производителей: VW, BMW, Mercedes-Benz и пр. – и означает финансирование французского и японского автопрома ■ планируется разрешить передвижение по выделенным полосам ■ планируется освободить от дорожного налога на 10 лет (все ТС с выбросом менее 50 г/км CO_2) ■ планируется предоставить право бесплатной парковки ■ планируется исключение из базы подоходного налога стоимости использования э/м в качестве корпоративного автомобиля ■ планируется использовать в госучреждениях и органах власти до 10% э/м
Дания	20 588 евро	**да,** 6 млн. евро до конца 2012 года на развитие инфраструктуры и субсидирование приобретения	да	да	–	да	–	■ освобождение э/м от всех налогов, относящихся к ТС, до 2025 года (налоги более 100% покупной цены автомобиля) ■ бесплатный проезд по платным дорогам ■ бесплатная зарядка на муниципальных станциях

ПРИМЕРНОЕ ПОВЕДЕНИЕ

Премиальные вседорожники один за другим обзаводятся дизельными моторами. Не стал исключением и «Инфинити-FX», на котором **Максим Гомянин** искал компромисс между динамикой и экономичностью. Фото автора.

У покупателей люксовых вседорожников всегда должен быть выбор. Хотите мощность? Пожалуйста! Динамику? Получите, но надо доплатить. Ну а дизель у вас есть? На этот вопрос у «Инфинити» не было ответа.

Презентацию FX с двигателем на «тяжелом» топливе неслучайно устроили в Баварии. У конкурентов – «Порше», «Мерседес-Бенца», БМВ – такие моторы в почете. Дизель в машине столь высокого класса – синоним успеха в Европе. Японцы пришли в Старый Свет лишь в 2008-м, потому вынуждены догонять, но делают это быстро. Для России же появление новинки означает расширение гаммы, что тоже неплохо, поскольку FX лидер модельного ряда марки (в 2011 году продали 3306 штук) и увеличивать предложение необходимо. У нас тоже постепенно осознают преимущества экономичных моторов. По прогнозам, до 2016 года доля дизелей в сегменте вырастет на 4%. И борьба за покупателей развернется нешуточная.

Трехлитровый мотор V9X – продукт альянса «Рено-Ниссан». Блок отливают из модифицированного чугуна, что придает ему на 75% большую жесткость, чем у детали из обычного сплава, а масса уменьшается на 22%. Крутящий момент 550 Н·м доступен уже при 1750 об/мин. У 5-литрового бензинового V8, наиболее мощного в линейке, – 500 Н·м при 4400 об/мин.

Первое впечатление от FX – плавный и приятный. По улицам Мюнхена плывет, словно корабль, в автомобильном потоке, по-немецки правильном. На холостых никакого тарахтения, а чуть прибавил газу – слышу «бензиновый» бас. Выхлопную систему специально настраивали, добиваясь благородного звучания. Подвеска плотная, но не жесткая, хотя вседорожник стоит на 20-дюймовых колесах (их дизайн в этом году изменили). Но в России с ее качеством асфальта ощущения могут поменяться. Разгон уверенный



ДИЗЕЛЬНЫЙ INFINITI НА ФОНЕ КОНКУРЕНТОВ



Модель	Крутящий момент, Н·м при об/мин	Мощность, л.с.	Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	Цена, руб.
Infiniti FX30d	550 при 1750–2500	238	11,2/7,8/9,0	2 590 000
Porsche Cayenne Diesel	550 при 1750–2750	245	8,7/6,6/7,4	3 184 000
Mercedes-Benz ML350 CDI	620 при 1600–2400	258	7,8/6,3/6,8	2 990 000
Audi Q7 3.0 TDI	550 при 1750–2750	245	8,6/6,7/7,4	2 766 200
BMW X5 xDrive30d	540 при 1750–3000	245	8,7/6,7/7,4	3 028 000



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Infiniti FX30d

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4865×2134×1680
Колесная база, мм	2885
Колея спереди/сзади, мм	1635/1640
Объем багажника, л	410
Снаряженная/полная масса, кг	2175/2690
Разгон 0–100 км/ч, с	8,3
Максимальная скорость, км/ч	212
Топливо/запас топлива, л	ДТ/90
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	11,2/7,8/9,0

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, V6, 24 клапана, 3,0 л, 175 кВт/238 л.с. при 3750 об/мин, 550 Н·м при 1750–2500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полный привод; А7.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – многорычажные; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 265/50R20.

и такой же комфортный. На безлимитном автобане машина легко держит 170 км/ч, не досаждая рысканиями или раскачкой. Средний расход 11,4 л на сотню при езде по городу, извилистым сельским дорогам и магистралям вполне приемлем.

Дизельный FX подойдет тем, кто много ездит и равнодушен к очень уж быстрым разгонам. Но будут ли покупать машину в России? Это зависит от маркетологов, чья задача – создать соответствующий имидж. Цены для этого класса не заоблачные – от 2 590 000 до 2 954 000 руб. Главное, чтобы вседорожник выдержал конкуренцию с немцами. Ведь и у нас они вовсю продают дизельные авто. Пример заразил японцев. Но им, как и в Европе, придется догонять, а это всегда нелегко. **ЗР**



Стрелки на циферблатах теперь белые. Для всего модельного ряда 2012 года борткомпьютер русифицирован.

ВЗГЛЯД НА БУДУЩЕЕ

Основное внешнее отличие FX 2012 модельного года – решетка радиатора в стиле концепта «Инфинити-Эссенс» (фото сверху), представленного на 79-м Международном автосалоне в Женеве. Его 600-сильный бензоэлектрический двигатель словно намекал: ждите в модельной гамме чего-то спортивного и мощного. Этим «чем-то» станет «FX Феттель» (FX Vettel, фото внизу) с 420-сильным 5-литровым V8 (ЗР, 2012, № 1, с. 127), который из проекта превратится в товар. Сейчас обсуждают квоту машин для России на 2013 год и цены. Эксклюзив, созданный креативным директором марки Сиро Накамурой в сотрудничестве с гоночной командой «Ред Булл Рейсинг» и ее первым номером – двукратным чемпионом мира в гонках Формулы-1 Себастьяном Феттелем, будет дороже обычного автомобиля, снаряженного 5-литровым мотором. А для покупателя организуют специальный выезд на этап Гран-при или в штаб-квартиру команды.





Дизельный двигатель V9X создан альянсом «Рено-Ниссан» в 2010 году для использования на «ниссанах» («Пасфайндер» и «Навара»), «инфинити» (EX, FX, M) и «Рено-Лагуна». Изначально FX не был рассчитан на установку такого мотора, поэтому инженерам пришлось адаптировать агрегат.





ПРЕЗИДЕНТСКИЙ КОЛЕНКОР

Реакция водителей на «Фаэтон» – смесь любопытства и уважения. Флагман «Фольксвагена» нечастый гость на наших дорогах. Тем интереснее было Михаилу Гзовскому провести время за рулем и на заднем сиденье этого шикарного седана. Фото Александра Батыру.

Спрашиваю коллегу: «Прокатить тебя на самом дорогом «Фольксвагене» всех времен?». «Да возили меня на таком! В Китае...» Именно в Поднебесной два года назад была представлена публике очередная, уже во второй раз модифицированная версия седана, который фирма продает с 2002 года. Увы, стать хитом сезона «Фаэтону» ни довелось ни разу. При потенциальной мощности знаменитой «Стеклянной мануфактуры» в 20 000 экземпляров в год, с 2002-го по 2006-й было выпущено лишь 25 000 машин, причем подавляющее большинство осталось в Германии. Теперь надежды устремлены далеко на Восток: в Китай, Корею. Что же не понравилось покупателям в Европе и Америке? Цена? Качество?

Распахиваю тяжелую заднюю дверь удлиненной версии седана и усаживаюсь в шикарное кожаное кресло... нет, ложе! Простор феноменальный, качество материалов ничем не хуже, чем у лидеров класса, чьи штаб-квартиры расположены в двух других известных автомобилистам городах Германии. Два раздельных кресла с электрорегулировками, массажем, подогревом и вентиляцией; между передними сиденьями блок раздельного климат-контроля; в подголовниках мониторы видеосистемы. Единственное, что несколько удивило, – необходимость вручную поднимать оконные шторки.

Коллега все же согласился примерить роль шофера и прокатить меня на месте Ангелы Меркель. Не знаю, как федеральному канцлеру Германии, а мне так «Фаэтон» показался в чем-то даже комфортнее «Ауди-А8» последнего поколения! Машина игнорирует российские колдобины с благородным хладнокровием королевской особы, мчащей



Интерьер немного смущает консерватизмом. Крышки дефлекторов вентиляции отделаны шпоном и закрываются электроприводом.

К услугам президента и гостя раздельный климат-контроль и массажные функции кресел.

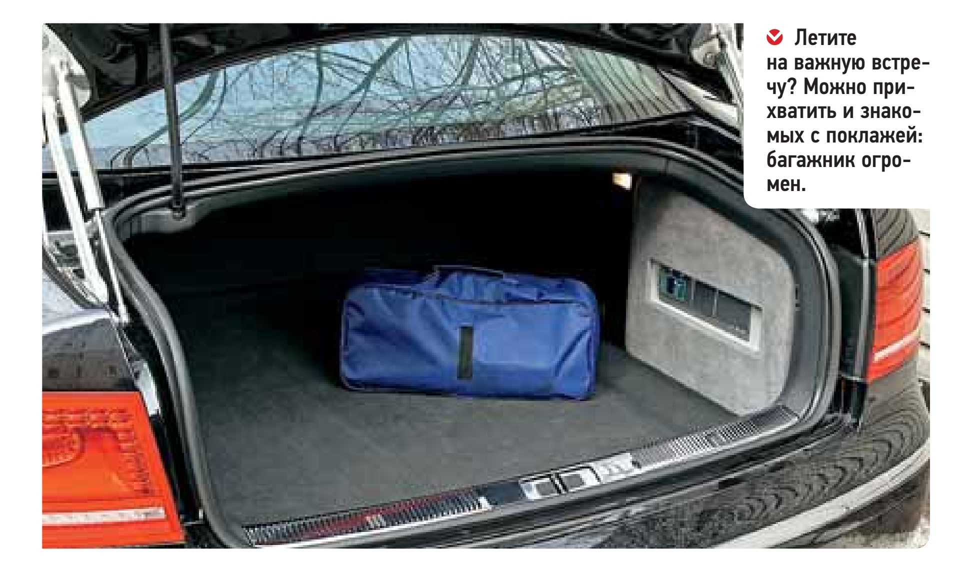
В таком просторе закинуть ногу на ногу не проблема. Существует и более простое, трехместное исполнение заднего сиденья.

по проселку в шикарной карете. Смотрю сквозь двухслойные стекла на город, заговоривший вдруг вполголоса, и удивляюсь, сколь ненапрягающим бывает путь сквозь наэлектризованный мегаполис.

Чтобы понять, откуда взялось такое благородство, порылся в анналах. Оказывается, автомобиль построен на платформе D1, на которой базируется также «Бентли-Континенталь»: GT и «Флаинг Спур». В отличие от алюминиевой платформы D3, «номер один» – стальной, что во многом объясняет 200-килограммовый перевес «Фаэтона» над A8 при схожем оснащении. И быть может, именно это придает походке «Фаэтона» особую вальяжность. Кстати, активное пневмошасси дает возможность чуть заострить подвеску, но ровно настолько, чтобы глаз шефа не терял строку в свежем выпуске финансового вестника.

После модернизации «Фольксваген» подошел еще ближе к «восьмерке» «Ауди»: «Фаэтон» научился видеть соседей в слепой зоне и предупреждать водителя, оптика обрела биксенон и светодиодные ходовые огни, активный круиз-контроль тормозит до полной остановки и стартует, как только попутный автомобиль трогается со светофора. Все «фаэтоны» оснащены постоянным полным приводом, мой, имея вдобавок 4,2-литровую «восьмерку», идет по прямой с самолетной уверенностью. Мощность? Трехсот тридцати пяти «лошадей» как минимум достаточно.

Так и надо: легкими и аккуратными коррекциями руля меняю ряд. «Фаэтон» с неожиданной прытью рвется выполнять команду, так что нужно быть осмотрительным в курсовых пожеланиях. Впрочем, при своих двух тоннах автомобиль послушен, как тренированная



Летите на важную встречу? Можно прихватить и знакомых с поклажей: багажник огромен.

кавказская овчарка. Просто нужно уважать законы природы.

Так что же не распробовали в этом прекрасном автомобиле покупатели? Качество, цена и оснащение сочетаются в нем как нельзя лучше. Но есть какое-то подспудное ощущение, что создатели боялись даже уравнять «Фольксваген» с более престижным собратом, не то что переплюнуть.

К тому же «народный» автомобиль, цена которого крутится вокруг отметки в сто тысяч долларов... Есть тут какое-то противоречие для привыкших к стереотипам. Посмотреть на вещи с другой колокольни и отодвинуть барьер престижности способны не многие из сильных мира сего. Но только они становятся президентами – пускай не стран, но, по крайней мере, компаний. **ЗР**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Volkswagen Phaeton

Размеры: длина×ширина×высота, мм	5055×1905×1450
Колесная база, мм	3000
Объем багажника, л	500
Масса снаряженная/полная, кг	2200/2730
Разгон 0–100 км/ч, с	6,9
Максимальная скорость, км/ч	250
Топливо/запас топлива, л	А95/90
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	18,2/9,2/12,5

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V8, 40 клапанов, 4,2 л, 246 кВт/335 л.с. при 6500 об/мин, 430 Н·м при 3500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – независимые многорычажные, с пневмоподушками; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 235/55R17.

КОМПЛЕКТАЦИИ: индивидуальные.

ЦЕНА: 5 066 100 руб.


Отменная плавность хода и шумоизоляция, огромный салон, хорошая управляемость.


Излишняя чопорность и некоторая старомодность интерьера, посредственная графика консольного монитора, отсутствие USB-разъема.



ПО АЛЛЕЯМ СТОЛИЦЫ

...мы катались на «Фаэтоне» с лидером группы **Uma2rmaH Владимиром Кристовским** и говорили обо всем на свете, быстро перейдя на ты. У него тоже некоторое время был «Фаэтон».

– С удовольствием вспоминаю, как ездил на «Фаэтоне». Приятная машина, очень-очень комфортная и мягкая. Я бы сказал, обволакивающе, убаюкивающе мягкая. И при этом отлично управляется. Для меня это важно, ведь я практически всегда сам сажусь за руль.

– Ты и сейчас на «Фаэтоне»?

– Нет, сейчас в семье кемпер «Фольксваген-Калифорния». У меня страсть к путешествиям. Но раньше я ездил на мотоцикле, а тут задача была найти машину двойного назначения: обеспечить четыре спальных места и в то же время использовать ее в повседневной жизни. В эту минуту водитель развозит детей по детским садам, а я жду не дождусь лета, когда всей семьей рванем на «Калифорнии» в путешествие по стране. И ничего, что в России инфраструктура для такого отдыха не развита. Это же такая романтика – костер, гитарка, бутылочка, песни!

– А какие машины в жизни запомнились больше всего?

– Ну конечно, первая машина в нашей семье – ушастый «Запорожец». Как же мы с братом мечтали об очередной поездке! Еще была «шестерка», которую мы укатали буквально в лохмотья. И еще белая бэушная «Нива». Я купил ее себе, приехав в Москву, когда мы начали зарабатывать какие-то деньги. Это было где-то в начале 2000-х. Потом, когда Uma2rmaH стала набирать обороты, на «Ниве» недолго, но мужественно ездила мама. Я подумал: должно хватить ей на неделю тренировок. Удивительно, но та «Нива» и теперь на ходу. Я часто вижу ее – верой и правдой продолжает служить соседям.

– Наверное, есть и автомобиль мечты?

– Мечта уже почти осязаема: я заказал себе «Ниссан-GTR». Но хочу сразу же отправить машину в Европу и поставить подвеску с изменяемым дорожным просветом. Кстати, такая функция есть у «Фаэтона». Я фанат гонок во всех проявлениях. Даже придумал с друзьями маленький бизнес: открыли фирму с говорящим названием «Автопраздник» – для детей от шести до шестидесяти. Устраиваем гонки радиоуправляемых машин, грузовиков, катеров, самолетов. Строим трассы под заказ, привлекаем профессиональных спортсменов. В общем, развлекаемся как можем! Чего искренне желаю и всем читателям «За рулем»!

ЗА ВЫСЛУГУ ЛЕТ

Старейший вазовский вседорожник наградили, наконец, антиблокировочной системой тормозов. Эффективность нововведения оценил **Сергей Мишин**.

Систему выбрали бошевскую, самую свежую – девятого поколения. Аналогичной, но с иными настройками комплектуют «Шевроле-Нива». Машину оснастили электронным блоком управления, гидроагрегатом, датчиками контроля скорости вращения передних и задних колес, а также новым вакуумным усилителем с главным тормозным цилиндром фирмы TRW. Заодно «Лада» обзавелась полезным приложением – системой помощи при экстренном торможении (BAS), благо для этого понадобилось лишь слегка расширить программное обеспечение антиблокировочной системы. Устройство отслеживает скорость перемещения педали и в случае чего само дотормаживает автомобиль. В России без этой штуки мы как-нибудь обошлись бы, однако в Европе, где модель по сей день пользуется спросом, машину без оной уже не продашь.

Новинка пришлась впору – «Лада» стала куда более сбалансированной. Ведь прежде эффективность торможения сильно зависела от квалификации водителя и настройки «колдуна». Последний по идее должен препятствовать блокировке задних колес, однако заставить его адекватно работать в разных условиях (сухой асфальт, дождь, снег, гололед) довольно трудно, особенно на машине с короткой базой. А уж торможение на смешанном покрытии порой напоминало рискованный аттракцион. Антиблокировочная система все делает сама – перестаковка с замедлением чего стоят! Нынче оба маневра можно исполнять одновременно, причем с одинаковым успехом. Нововведение подарило владельцам яркое переживание: при остановке «в пол» автомобиль так клюет носом, что готов, кажется, кувыркнуться через капот. Но волноваться не стоит – ощущение из разряда несбыточных.

Хорошая новость: незаменимый помощник обойдется покупателю всего в 10 100 рублей. На момент подготовки материала цена машины без антиблокировочной системы (21214-40-20) составляла 326 300 рублей, а с нею (21214-40-21) – 336 400. *ЗР*

ТОЛЬКО СВОЕ

На автомобилях с антиблокировочной системой разрешено использовать только стандартные шины: 175/75R16 либо 175/80R16, – установка шевинивовских колес 205/70R15 (205/75R15) противопоказана.

Дело в том, что в последнем случае плечо обката из нулевого превращается в положительное (+ 18 мм) и машина при торможении на неоднородном покрытии и в колее начинает рыскать.

И еще: установка антиблокировочной системы на пятидверные версии (2131), увы, не предусмотрена.





ДАЙ ЗНАК!

Дальняя дорога замыливает глаз. Того и гляди прозеваешь очередной дорожный знак. Хорошо, если все обойдется, а попробуй-ка объяснить полицейскому, что нарушил не нарочно. **Кирилл Милешкин** и **Максим Сачков** отправились в пробег по Подмосковью – посмотреть на знаки электронными глазами.

У видеокамеры переднего обзора достаточно работы. Тем не менее список объектов, которые она фиксирует, продолжает расти. Образы автомобилей и пешеходов, дорожная разметка, а теперь еще и знаки. Разумеется, не все. Чтобы система не распылялась по пустякам, разработчики вложили в электронную память минимум символов: ограничение максимальной скорости, запрет обгона и сопряженные с ними таблички с временем и зоной действия, знаки отмены. Их и распознает система, передавая изображение на панель приборов. Машин с такой опцией пока немного, среди поставляемых к нам еще меньше. На тест попали БМВ 3-й серии и «Опель-Инсигния». И хотя задачи у этих систем одинаковые, различий в работе набралось предостаточно.

ПРЕДМЕТ И МЕТОД

Типичные ситуации для проверки устройств в избытке предоставляют дороги общего пользования. Подмосковные трассы богаты различными ограничениями скорости, более узкие шоссе – запрещающими обгон «леденцами», магистраль и скоростное кольцо в черте города – нестандартными знаками, которые видеоглазок должен считать на довольно быстром ходу. Маршрут мы прошли дважды: в светлое время и в темноте. Причем днем ветровое стекло периодически смачивал дождь, а большегрузные фуры щедро обдавали грязью. В общем, от дорожных реалий не отступили.

В отличие от большинства электронных ассистентов, ответственный за распознавание знаков устроен сравнительно просто. Камера выхватывает и сверяет со своей картотекой таблички, схожие по форме, набору и расположению символов. На похожие ограничения максимальной массы или высоты автомобиля (тоже крупные цифры в красной окантовке) сканеры не реагируют. Правда, доходит до курьезов. При обгоне очередного грузовика «Опель» неожиданно высветил на дисплее «30». Оказалось, сканер считал миниатюрный знак ограничения скорости на цистерне поливальной машины.

БМВ известны знаки запрета обгона и ограничения скорости, а также их отмены. В инструкции упоминаются еще дополнительные информационные таблички «Влажная дорога» и «Зона действия». Забегая вперед, скажем, что первые нам за время прохождения маршрута не попались, а на другие машина попросту не отреагировала. «Опель», даром что попроще брендом, несет более весомый багаж знаний. Например, выучил знаки «Автомагистраль», «Дорога для автомобилей», «Пешеходная зона», да и таблички, сопутствующие основным знакам, камера «Опель ай» (Opel Eye) не игнорирует.

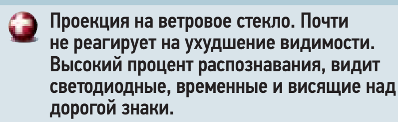
ПРОВЕРКА НА ДОРОГАХ

БМВ разочаровывает в первые минуты: знаки «80» на правой обочине широких московских магистралей он замечает редко. «Опель» чуть внимательнее. Но чувствуется, что для систем эти условия нештатные: на столь широкой дороге нужно дублировать информацию на растяжках, верхней рампе или разделительном барьере.

За городом помощники заработали увереннее: отвлекающей информации меньше, а знаки гораздо ближе. Однако и в этом горшочке меда не обошлось без дегтя. «Опель» чувствителен к ориентации знака. Если тот чуть наклонен

Подача информации «баварцем» выше всяких похвал: цветные знаки транслируются на проекционный дисплей вместе с текущим значением скорости. Информация о запрете и разрешении обгонов выскакивает отдельными символами – пропустить или перепутать невозможно.

БМВ



Проекция на ветровое стекло. Почти не реагирует на ухудшение видимости. Высокий процент распознавания, видит светодиодные, временные и висящие над дорогой знаки.

Нечетко реагирует на знаки на широкой дороге. Подсказки навигации о разрешенной скорости не всегда верны, полезен был бы контроль зоны действия знаков при помощи навигационной системы.

От системы БМВ, которой помогает навигация, мы ожидали более интеллектуального подхода. А именно – что она будет точнее отслеживать зоны запретов обгона или ограничения скорости. Ведь часто эти знаки действуют до ближайшего перекрестка, которые как раз отлично распознает навигатор. Но почему-то в этом случае от его помощи отказались. В итоге знак горит, пока не появится его отмена, метка в электронной карте с иным ограничением скорости или окончание или развернут, камера пропускает его. У БМВ свои причуды. В штатной навигации «баварца» зашиты ограничения скорости для всех дорог. Если сканер не видит придорожных знаков, компьютер опирается на данные дорожных карт. Но лучше бы он этого не делал! Электронный Сусанин не всегда четко отслеживает границы населенных пунктов, переключая лимиты «60» и «90». А иной раз высвечивает совершенно необъяснимые ограничения в 50 или 70 км/ч, причем смена происходит в лесу или чистом поле. Система «Опель ай» лишена привязки к навигации, отслеживает только реальную придорожную информацию, а потому и дезинформирует водителя реже.

Кирилл Милешкин: «Появляющиеся на проекционном дисплее цветные символы запрета обгона и его отмены просмотреть невозможно, а вот реальные знаки на обочине дорог – запросто. Темнота, капли или грязь на ветровом стекле камере не помеха. Мне бы такие зоркие глаза! В итоге БМВ превосходит «Опель» по двум ключевым параметрам – качеству сканирования и подаче информации.

Что касается неправильных подсказок навигации об ограничении скорости, то она ни разу их не завысила относительно реального лимита».

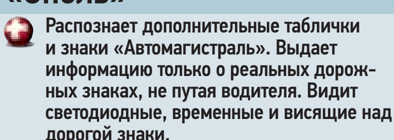


Оба сканера распознают знаки, нарисованные на прямоугольниках временных щитов, – ведь важна форма рисунка, а не подложка.

Кроме того, системы четко выхватывают ограничения скорости, горящие на светодиодных табло (хотя цвета не совпадают с таковыми на обычных дорожных знаках), на растяжках и металлических фермах.

Максим Сачков: «Я предпочел бы «Опель ай». Электронный ассистент «баварца» напоминает чересчур заботливую бабушку, тщательно оберегающую от всякого рода напастей своего любимого внука, а его земляк из Рюссельсхайма – молодого папашу, который предоставляет ребенку достаточно свободы и подстраховывает лишь в опасных ситуациях. Мне больше по душе, когда человек полагается на себя и не ждет постоянно помощи от других. Хотя и таким людям в трудную минуту дельный совет пригодится».

«Опель»



➕ Распознает дополнительные таблички и знаки «Автомагистраль». Выдает информацию только о реальных дорожных знаках, не путая водителя. Видит светодиодные, временные и висящие над дорогой знаки.

➖ Знаки, отменяющие и разрешающие обгон, удерживаются на дисплее всего 15 с. Систему необходимо активировать после каждого пуска двигателя. Эффективность снижается ночью и при дожде. Не распознает криво стоящие знаки.

заданного временного интервала. Последний нам точно определить не удалось: знаки горели на панели разное время, выявить какую-либо зависимость мы не смогли. Кстати, так же поступает и «Инсигния». А вот знак, запрещающий обгон, машина гасит четко спустя 15 секунд. К чему такая спешка? Жирный минус за подачу информации.

ДЕФЕКТЫ ЗРЕНИЯ

Кратковременный, но сильный дождь подпортил «Опелю» оценку за точность. Капли на стекле, которые не успевают смахивать щетки, снижают бдительность ассистента вдвое. Аналогично влияет на остроту его зрения и включенный в ночное время дальний свет: электроника стабильно игнорировала знаки, попадающие в свет фар. БМВ таких капризов себе не позволяет.

Но не надейтесь, что система предупредит вас о знаке заранее. При заявленной стометровой дальнобойности, камеры и «Опеля», и БМВ передают информацию на дисплеи не раньше, чем знак поравняется с передним бампером. А «баварец» и вовсе выдерживает театральную паузу и выдает сообщение, лишь когда столбик замаячит в зеркале заднего вида. Причем это не зависит от погодных условий или времени суток.

Кроме того, если знак хотя бы немного перекрыт стоящим на обочине грузовиком (человеческий глаз отлавливает его и в этом случае), сканеры бессильны. Даже если дорожный «леденец» расположен чуть поодаль,



Всякий раз, бросая взгляд на монитор «Опеля», изрядно отвлекаешься от дороги. Периферическим зрением предупреждения тоже не увидишь: монохромные подсказки не блещут четкостью изображения.

Система требует перезапуска после каждого старта двигателя. Она нужна далеко не в каждой поездке, так что это простительно. Чего не скажешь о том, как автор меню владеет русским.



Второе поколение камеры «Опель ай» стало компактнее, однако упитанную «тушку» салонное зеркало все равно не скрывает. Из-за этого страдает и без того не лучшая обзорность.

гарантированно система засечет его только на невысокой скорости. Вообще чем выше забирается стрелка спидометра, тем хуже становится реакция ассистентов. Например, при разрешенных на магистрали 110 км/ч сбои в работе случались даже в идеальных условиях.

А если оценивать точность срабатывания по итогам всего теста, БМВ справился примерно с 90% встретившихся знаков, «Опель» – с 75%.

Посовещавшись, вынесли общий вердикт. Вреда опробованные системы не приносят, а в некоторых случаях их подсказки полезны. Ведь при всей внимательности и опыте все мы люди, которым, известное дело, свойственно ошибаться. Да что далеко ходить – за время 600-километрового теста мы пару-тройку раз пропускали важную информацию. Тут-то лишние электронные глаза совсем не мешали. А что иногда сбиваются – простительно. Ведь они – как начинающие водители, только набираются опыта. И, к счастью, те оплошности, которые они допускают, – это не грубые ошибки, а свойственные новичкам помарки. ЗР



ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА СИСТЕМ (максимум 5 баллов)

	БМВ 3-й серии	«Опель-Инсигния»
Как подана информация	5	3
Набор знаков, узнаваемых системой	3	5
Количество угаданных знаков	4*	3
Быстрота реакции	3	4
Работа при плохой видимости (ночь, дождь)	5	3
Контроль зоны действия знака	4	4
Реакция на нестандартные и временные знаки	5	5
Средний балл	4,1	3,9

Без учета подсказок навигационной системы.

ЧТО ТЕБЕ СНИТСЯ, КРЕЙСЕР?

У этого автомобиля много общего с боевым кораблем. Оба быстры и грозны, но иногда встают на якорь для модернизации. Каким стал после обновления «Ленд Крузер 200», рассказывает **Максим Гомянин**. Фото автора.

С ВИДУ РАЗНЫЕ, НО ПО СУТИ...

В казахском городе Актау, стоящем на берегу Каспийского моря, к «Ленд Крузеру» никакого пиетета. Зазевался на светофоре – и вот уже кто-то сзади изо всех сил давит на клаксон. Японские полноприводники разных поколений здесь часто встречаются на улицах.

Внешне машине лишь добавили лоска: больше хрома, биксенон, дневные ходовые огни. В палитре цветов появились белый перламутр, черный и серо-голубой металлики. Но суть осталась прежней: 200-й – представительный рамный вседорожник.

На сиденья, отделанные перфорированной кожей, с функциями вентиляции и обогрева, жаловаться грех. В копилку комфорта добавили подогрев руля и электропривод пятой двери. Кнопка пуска оживляет 4,6-литровый бензиновый мотор. По сравнению с прежним, 4,7-литровым, агрегат чуть потерял момента (с 445 до 439 Н·м), но прибавил в мощности (с 288 до 309 л.с.). А за хорошую динамику благодарю 6-ступенчатый автомат, перекочевавший с дизельной версии без изменения передаточных чисел. Однако расход – 20 л при спокойной езде... Много!

Для города я предпочел бы более информативные тормоза. Но часть вины переложу на шипованные шины, которые на сухих дорогах да при плюсовой температуре явно не в своей тарелке.

СМОТРИТЕ ШИРЕ НА «ДВАЖДЫ ДВА – ЧЕТЫРЕ»

Я не стал бы покупать «Ленд Крузер» только для города, где возможности полного привода и вседорожный потенциал не раскроются никогда. Эта машина все-таки заточена под бездорожье. На грунтовке, ведущей к пляжу, вместе с понижайкой призываю нового электронного помощника – Turn Assist. Система помогает выполнить крутой разворот, подтормаживая заднее колесо внутри поворота. С увеличением угла торможение усиливается, сокращая радиус. Но на твердом ракушечнике использовать электронику не стоит: приторможенное колесо создает сильное сопротивление, нагребая перед собой грунт.

По ругательствам, доносящимся из-за дюны, нахожу коллег: застряли! Хорошо, что бамперы теперь немного поджаты к кузову: легче выбраться. Спасает традиционный инструментарий: лопата и трос. А из новинок – система поддержания постоянной скорости на бездорожье CRAWL Control (теперь у нее пять скоростей) и селектор выбора режима движения MTS (их тоже пять). Выбираем «грязь и песок» и, активно работая лопатами, вызволяем «крейсер» из песчаной ловушки.

А вот по просторам плато Устюрт вседорожник плывет, будто



В дизайне никаких революций, лишь косметические штрихи, подчеркивающие новизну; колесные диски, крупные фонари со светодиодами, чуть поджатые к кузову бамперы да повторители указателей поворота в зеркалах.

ОН, КАК И ПРЕЖДЕ, БОЛЬШОЙ, СИЛЬНЫЙ, ПРИТЯГАТЕЛЬНЫЙ, КАК... МЕЧТА.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Toyota Land Cruiser 200	
	4.5 diesel	4.6 V8
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4950/1970/1950/2850	
колея спереди/сзади	1640/1635	
Объем багажника, л	620–1935	
Снаряженная масса, кг	2585	
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,9	8,6
Макс. скорость, км/ч	210	205
Топливо/запас топлива, л	ДТ/93	А95/93
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	10,3	13,6
ДВИГАТЕЛЬ	дизельный	бензиновый
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация/ число клапанов	V8/32	
Рабочий объем, см^3	4461	4608
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	173/235 3200	227/309 5500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	615 1800–2200	439 3400
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	А6	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	на поперечных рычагах/ зависимая	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин	285/60R18	



«Бинокль» приборной панели дополнен крупным цветным экраном в центре.



Шипованные зимние шины снижают внушительный вседорожный потенциал машины. Колеса раскапывают сухой грунт, а когда доходят до мокрой земли, протектор мгновенно забивается – и 2,5-тонная махина становится беспомощной.



На 8-дюймовый сенсорный экран выводятся картинки с четырех камер бокового обзора – как отдельно, так и вместе. Объективы направлены к земле, что помогает увидеть рядом с машиной, скажем, острый камень.

суперлайнер. На скорости 120 км/ч пружинная подвеска с огромными ходами глотает любые неровности. Не успеваю оттормозить перед поперечной колеей – сейчас будет бах!.. А вроде и ничего, руль даже не шелохнулся. В городе «крейсеру», наверное, снится именно такая степь.

ОДИНОЧНОЕ ПЛАВАНИЕ

«Ленд Крузер» не первый год пользуется стабильным спросом, и предпосылок для его падения не видно. Продажи обновленного вседорожника в комплектации «Люкс» (других у нас нет) начали в апреле. Дизельная версия стоит 3 270 000 руб., бензиновая немного дороже – 3 294 000 руб. Конкуренты чуть доступнее. Скажем, цена на «Ниссан-Патруль» начинается с 2 770 000 руб., а «Ауди-Q7» с трехлитровым бензиновым агрегатом в 272 л.с. продают за 2 730 200 руб. Но оба, выигрывая в цене, уступают «Крузеру» в арсенале проходимости.

Думаю, «Тойота» не станет снижать цену на вседорожный флагман. Зачем делать дешевле то, что превратилось в предмет культа? В 2011 году нашли хозяев более 12 тысяч «крузеров» и Россия стала вторым по значимости (после Среднего Востока) рынком для этой модели. Неплохой конкурент «Тойоте» – «Мерседес-Бенц GL 450 Фирматик», но он стоит 4 060 000 руб.! Обновленный «Лексус-LX» «Крузеру» тоже не соперник. Получается, японский «крейсер» – в одиночном плавании. Потому и бороздит океан рынка уверенно. ЗР

НУЖДА РОЖДАЕТ ЛЕГЕНДУ

После окончания Второй мировой войны Японии требовался простой и надежный вседорожник. Машину спроектировали с оглядкой на «Виллис» (позднее «Джип»), появившийся в Японии вместе с американскими войсками. Правительственный заказ на производство полноприводника – «Тойоты-BJ» – получили, когда испытатель Иширо Тайра поднялся на машине до шестой горной станции (2500 м) Фудзиямы.

Название «Ленд Крузер» придумал технический директор «Тойоты» Хенджи Умехара. Автомобиль готовили к выходу на мировой рынок, и требовалось запоминающееся имя. Название «Ленд Крузер» («наземный крейсер») родилось благодаря британскому «Ленд-Роверу», имя которого Умехара посчитал достаточно звучным. В 1955 году автомобиль серии 20 (на фото) быстро приобрел популярность у покупателей благодаря хорошей проходимости, простоте конструкции, прочности и сносному по тем временам комфорту.

За долгую жизнь «Ленд Крузер» побывал в пустынях Африки, джунглях Амазонки, на Северном и Южном полюсах. Машины серии 80 до сих пор работают в подразделениях ООН. А «сотка» в 2007 году выиграла ралли-марафон «Дакар». Представитель следующего поколения – «Ленд Крузер 200» в тестах на выносливость преодолел 1 300 000 км, включая высокогорья Коста-Рики.



ПРИШЕЛ ВТОРЫМ

«СанЙонг-Нью Актион» – 2 л, 149 сил, 6-ступенчатая механика. Теперь эти характеристики есть не только у дизельной модификации, но и у бензиновой! К новой версии кроссовера пригляделся **Максим Приходько**. Фото автора.

С апреля этого года у дилеров «СанЙонг» появился обновленный «Актион», который внешне от своего дизельного тезки отличается лишь шильдиком: *G20D*. Другие особенности я сгруппировал в небольшой опросник, который поможет сделать выбор.

Что за двигатель?
Собственная разработка корейцев без оглядки на «Мерседес». Конструктивно тот же блок, что у дизеля, но со своей, так сказать, обвязкой. Обе версии кроссовера располагают 2-литровым двигателем и попадают в щадящие налоговые рамки до 150 сил – для некоторых это будет решающим фактором при покупке. Крутящий момент у моторов, естественно, разный: 360 Н·м при 2500 об/мин у дизеля против бензиновых 197 Н·м при 4500 оборотах.

Почему бензиновый мотор представлен позже дизельного?
Современный дизель с 6-ступенчатой механикой как нельзя лучше подходит любителям полного привода, хотя и не так часто встречается на рынке по сходной цене. Именно в таком сочетании новинку предложили российскому покупателю. Дав возможность распробовать блюдо как следует, подали его под другим соусом. В нашей стране бензиновых кроссоверов покупают больше, чем дизельных. Опять же нарваться на летнюю солярку зимой у нас проще простого. С бензином такое не случится.

Что за коробка?
Сходство коробок передач прослеживается только в названии, передаточные числа и главная пара у бензиновой версии свои. Но ход рычага переключения передач четкий там и там. Небольшой нюанс, не относящийся напрямую к делу: двигаясь по трассе, с непривычки забывал о самой последней, шестой ступени.

Как работает полный привод?
Автоматически. Тут разницы нет, что очень хорошо для основного контингента покупателей. Представить себя настоящим джипером можно, нажав кнопку *Lock* слева от рулевой колонки. Тем самым вы подключите задний редуктор, который не отключится при пробуксовке в грязи. Но надо помнить, что у машины минимальный дорожный просвет всего 180 мм и комплектуется она шинами с дорожным рисунком. Впрочем, даже на весьма разбитой грунтовке

Благодаря эластичности бензинового мотора можно и в грязи побарахтаться, и на трассе в грязь лицом не ударить.



Машина собрана в России, однако на лючке бензобака значится *Gasoline*: А95, не меньше.





внедорожных возможностей довольно, – проверил на дорогах и съезжая с оных в Краснодарском крае и Адыгее.

Есть ли моноприводные версии?
Конечно есть. Главное – такие машины не только фигурируют в прайсе, но и встречаются в живой природе. В большинстве случаев важно отнюдь не наличие полного привода, а геометрическая проходимость. Опять же экономия расходов на топливо. Вдобавок моноверсия на 84000 рублей дешевле полноприводной с бензиновым мотором. Иногда деньги, а точнее, их отсутствие – решающий фактор при покупке.

Как едет?
Хорошо! Я бы даже сказал, с огоньком. Машина охотно разгоняется, однако, достигнув скорости 100 км/ч, особо гарцевать неохота – все-таки это не низенькое купе. Для дальних вояжей по малооживленным шоссе воспользуйтесь круиз-контролем. Руль с электроусилителем, а в версии «Элеганс +» еще и подогревается. Пустую

Глубина брода, который по зубам кроссоверу, – 300 мм. Главное – не брать его нахрапом, иначе получите гидроудар.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

SsangYong New Actyon

Размеры: длина×ширина×высота, мм	**4410×1830×1710**
Колесная база, мм	**2650**
Колея спереди/сзади, мм	**1573/1558**
Объем багажника, л	**486**
Снаряженная/полная масса, кг	**1673/2170**
Топливо/запас топлива, л	**A95/57**
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	**10,6/6,9/8,2**

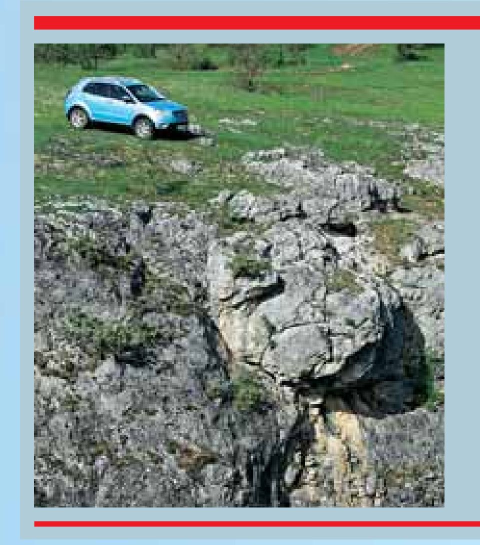
ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 109,6 кВт/149 л.с. при 6000 об/мин, 197 Н·м при 3500–4500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/рычажная; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 225/60R17.

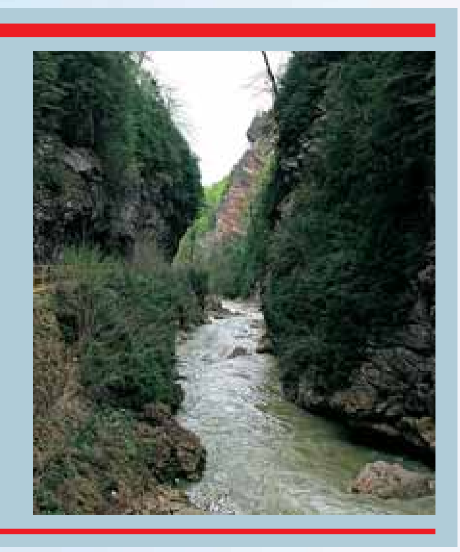
 **Тяговитый мотор, просторный салон.**

 **Отсутствие автомата.**



Э-ГЕ-ГЕЙ, АДЫГЕЯ!

Обычно путь из Краснодара ведет исключительно к Черному и Азовскому морям. Однако если море надоело, отправляйтесь в Адыгею! Летом эти места не менее прекрасны, чем зимой. Шикарные горы, пещеры и гроты, водопады и говорливые местные речушки. Но главное – до всего этого можно добраться на автомобиле! Поверьте, у вас захватит дух, когда воздухозаборник вашего авто вместе с вами будет всасывать экологически чистый воздух на высоте 2200 м. Вы сможете заехать на плато Лаго-Наки или спуститься в Гуамское ущелье, чтобы за пять минут забить до отказа карту памяти фотокамеры роскошными видами практически дикой природы. Скоростной лимит на дорогах соблюдайте неукоснительно!



машину немного потряхивает. При выходе из автомобиля все время пачкал левую брючину о широкий порог – дань пассивной безопасности.

Сколько стоит?

Машина с 2-литровым бензиновым мотором в переднеприводном варианте оценена в 745 000 рублей. Базовый полноприводный вариант стоит относительно демократичные 829 000 рублей.

Комплектация «Элеганс +» потянет на 979 000. Для машины корейско-российского происхождения уже серьезно. Но за эти деньги вы получите массу полезных опций, включая помощь при троганье в гору, круиз-контроль, множество подушек безопасности и прочих электронных систем вспоможения при пилотировании. Да что там, даже обогреваемый руль и подогрев задних сидений! Думаете, это дорого? Аналогичный набор, но с дизельным мотором мощностью в те же 149 сил стоит... 1 069 000 рублей!

Межсервисный интервал у машины с бензиновым двигателем 15 000 км против 10 000 км у дизельной – вот вам ответ на вопрос, что выгоднее в эксплуатации при прочих равных условиях. **ЗР**



Купили «Нью Актион» – уделите внимание креплению заднего номерного знака. Закладных гаек нет, а хлипенький саморез его не держит, проверено в ходе тест-драйва.

Задние стойки широкие, а штатного парктроника у бензиновой версии нет ни за какие деньги. Нелогично.

МАЛЫШКА ДЛЯ МИЛЛИОНОВ

К таким машинам всегда особое внимание. В случае успеха их выбирают десятки сотен семей, а производитель получает прибыль с шестью нулями в конце. Сидя за рулем «Пежо-208», **Максим Гомянин** размышлял, чем глянется новинка обычному покупателю. Фото автора.

«Держите ключи, но времени у вас мало...» Действительно, «Пежо-208» с 95-сильным бензиновым мотором заставил забыть, что есть и другой – с предсерийным 3-цилиндровым агрегатом серии EB. Прыгаю за руль и под общее недовольство шин резко трогаюсь. Конечно, это не «Пежо-205 Турбо» группы B, но, к моему удивлению, динамика есть! А мысль тут же проводит параллели. Раллийный монстр некогда громил соперников в своей группе, а новый 208-й намерен победить в одноименном европейском размерном классе.

Один из козырей – экономичность. Новый мотор в 1,2 л (82 л.с.) на 21 кг легче 4-цилиндрового агрегата сопоставимой мощности и на 25% экономичнее. Радость для европейского главы семейства, привыкшего считать каждый евро.

Новейшие технологии помогли снизить потери на трение в 12-клапанном агрегате на 30% и улучшить процесс сгорания топлива. Покрытие поршневых колец, пальцев и тарелок клапанов титановое, цепь ГРМ проходит через масляную ванну (это и шум снижает), применен дезаксиальный кривошипно-шатунный механизм.

Но, положив руку на капот, чувствую сильную вибрацию. Странное поведение на холостых списал на предсерийность. Тем более что на ходу такой трясучки нет.

ФИТНЕС ДЛЯ ПОХУДАНИЯ

Заметили, что большинство моделей массового спроса последнее время только растут в размерах? Так вот, на «Пежо-208» ожирение закончилось. Машина стала не только короче предшественницы, но и легче.

За счет подрамника из алюминия передняя часть сбросила 23 кг, а применение сталей высокой прочности и лазерной сварки сделало кузов легче еще на 25 кг без потери прочности. Естественно, и едет 208-й резвее. Бензиновый 95-сильный агрегат весело жужжит и азартно толкает симпатичный красный автомобильчик вперед. Успевай только работать рычагом коробки – я без лишних сопротивлений перебираю все ее пять передач. «Львенок» легко глотает виражи извилистого серпантина. У маленького руля четкий «ноль» и острые реакции. Машина построена на «платформе 1» (на ней же сделали 207-й), но французы изменили жесткость пружин, стабилизаторов, намеренно настроив ходовую под острую управляемость. За рулем новинки получаешь удовольствие.





Панель приборов дальше от водителя, а руль чуть ниже, чем в 207-й модели. Французы уверены, что так легче читать показания, не отводя глаз от дороги. Диаметр баранки уменьшен, она не упирается в ноги. В центре 7-дюймовый сенсорный экран с навигацией.

Приборная панель напоминает глаза кошки. Смотреть в них приятно, цифры хорошо читаются. На «переносице» – крупный экран с данными о скорости и расходе топлива.

По сравнению с 207-й моделью задним пассажирам прибавили 50 мм в ногах. За доплату салон обтянут алькантарой светлых оттенков.

ДОБЕЙСЯ УСПЕХА

«Пежо-206» разошелся тиражом 7 775 000 экземпляров, а 207-х продали 2 369 000 штук. Тенденция не утешает, но у 208-го есть шансы вернуть утраченные позиции. Яркая внешность, большой выбор двигателей (пять дизельных и столько же бензиновых агрегатов), сильный имидж марки. Ведь предшественник в 2009 году вошел в тройку самых продаваемых машин Европы. Так что компании под силу реализовать уже в этом году 250 000 «двести восьмых» и сделать новинку вторым автомобилем в обычной европейской семье. Что до России, здесь старт продаж откладывается до 2013 года. Причина – в гамме модели пока нет автоматической трансмиссии. Покупатели Старого Света привыкли экономить и «ездить сами», поэтому охотно выбирают механику (М5 или М6) либо робот. А на нашем рынке автомат должен быть обязательно, причем в сочетании с широкой гаммой моторов. Тогда «львенка» станут охотнее покупать женщины. Сейчас у французов есть

К ЧЕМУ ПРИВОДИТ ТЕХЗАДАНИЕ

Работу над «Пежо-208» начали еще в 2007 году. А в январе 2010-го, глядя на концепт SR1 (на фото), можно было представить облик будущей модели. Бумеранги фонарей, С-образные выштамповки на дверях, стремительные линии капота, небольшой руль – все это перенял серийный «двести восьмой». А на автосалоне, прошедшем в Женеве, французы дали понять, что гамма моторов новинки не будет ограничена «малосильными» агрегатами, показав концепт GTI. Под капотом у него 200-сильный двигатель 1,6 THP, который устанавливают на купе RCZ. Дополняют картину расширенная на 38 мм колея, тормозные диски увеличенного диаметра, элегантный аэрокит и кожаный салон с красными линиями на передней панели. Думаю, в Европе версия 208 GTi появится уже в конце года, сменив 207 RC. А в конце 2013-го есть шанс увидеть машину в России, где она сразится за симпатии покупателей с «Рено-Клио Спорт».

Внешность получилась не кричащей, но способна заставить обернуться. Колесная база такая же, как у 207-й модели, а свесы укоротили: спереди на 60, сзади на 10 мм.

У PEUGEOT 208 ЕСТЬ СВОЙ СТИЛЬ И ЗАДОРНЫЙ НРАВ. ЖДЕМ МАШИНУ С АВТОМАТОМ И НАДЕЕМСЯ, ЧТО С НИМ ЭТИ КАЧЕСТВА НЕ ИСЧЕЗНУТ.

У багажника и проем широкий, и вместимость для своего класса хорошая (311 л). Если сложить спинки сидений, получаем 1152 л.

Трехцилиндровый мотор – самостоятельная разработка французов. Пока это предсерийный агрегат. Но уже летом двигатели объемом 1,0 и 1,2 л (на фото) появятся в Европе.



Салон даже в бюджетном исполнении хорош. В дверях – широкие карманы, куда помещается «Айпад». Сиденья плотные, с хорошо выраженной поддержкой корпуса и бедер.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Peugeot 208 1.2 VTi	Peugeot 208 1.4 VTi	Peugeot 208 1.6 VTi	Peugeot 208 1.4 HDi
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	3962/2004/1950/2538			
колея спереди/сзади	1475/1470			
Объем багажника, л	311			
Снаряженная масса, кг	975	1070	1090	1050
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,2	10,5	9,9	13,5
Макс. скорость, км/ч	175	188	190	163
Топливо/запас топлива, л	А95/50			ДТ/50
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	5,6/3,9/4,5	7,5/4,5/5,6	8,1/4,5/5,8	3,6/3,2/3,4
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый			дизельный
Расположение	спереди			
Конфигурация/число клапанов	Р3/12	Р4/16		
Рабочий объем, см³	1199	1397	1598	1398
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	60/82 5750	70/95 6000	88/120 6000	50/68 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	118 2750	136 4000	160 4250	160 1750
ТРАНСМИССИЯ				
Тип	переднеприводная			
Коробка передач	М5			
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая балка			
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые			
Размер шин	185/65R15			

коробка AL4, известная своей неторопливостью. Для яркого внешне и острого в управлении 208-го она не подходит, ведь форма и содержание автомобиля должны быть единым целым. Требуется либо основательная модернизация агрегата, либо разработка нового узла. Вот тогда малышка и начнет приносить миллионы. ЗР

ИЗМЕНЕНИЕ МАССЫ И ДЛИНЫ ЧЕТЫРЕХ ПОКОЛЕНИЙ PEUGEOT СЕГМЕНТА B



FIAT 500 МИ-МИ-МИ

Представляем новый Fiat 500. Европейские стандарты качества. Высокий уровень экологичности. Оригинальный внешний вид. Современный итальянский дизайн. Широкие возможности кастомизации. И море позитива!



Реклама

www.fiat.ru



Если в продаже появился новый БМВ 3-й серии, значит, у дилеров «Мерседес-Бенца» и «Ауди» прибавилось забот, а мы получили очередной повод свести именитые марки в тесте. Его итоги подводит **Сергей Канунников.** Фото Георгия Садкова.



ЛУЧШЕЕ – ДРУГ ХОРОШЕГО



Может, и не лужайка возле коттеджа в фешенебельном пригороде, но с большой долей вероятности – машиноместо в подземном паркинге под современной многоэтажкой. Не только новый БМВ 3-й серии, но и именитые немецкие конкуренты – «Мерседес-Бенц» класса C и «Ауди-А4» – хорошие претенденты на такой гараж. Повыбираем?

ПЕРВИЧНЫЕ ПРИЗНАКИ

В самый последний момент выяснилось: «Ауди-А4» нам достался мало того что с бензиновым 211-сильным мотором, так еще и полноприводный. Отказать ему в праве соперничать с дизельными «Мерседесом» и БМВ? Но ведь у машины масса важных параметров, которые от мотора и привода не зависят. Да и цена этого «Ауди» вполне сравнима с запросами конкурентов. Моноприводный БМВ (правда, в куда более богатой комплектации) на 400 тысяч дороже. Решено: сравниваем и оцениваем машины с учетом их особенностей.

Строгий, рациональный, тщательно продуманный и ладно скроенный салон – эти слова подходят ко всем машинам. Но самый строгий – у «Ауди». Преобладающий колер – черный, минимум декора. Зато здесь чувствуешь себя так, словно знаком с автомобилем давно. Кнопки, переключатели, рычажки – именно там, где их ждешь. Впрочем, это опять же относится ко всем нашим автомобилям – выпускникам старейшей в Европе (да и в мире!) инженерной школы.

Интерьер «Мерседеса», который многие считают оплотом консерватизма, поярче и даже чуть веселее, чем у «Ауди». Ну а БМВ нам достался в исполнении «Модерн Лайн», со светлым салоном и светлыми же вставками рифленого дерева. На мой взгляд, сомнительная красота, но – дело вкуса, конечно.

Центральные переключатели света, управление климатом и «музыкой» очень похожи. Когда пересаживаешься из одного автомобиля в другой, мироощущение не меняется. Почти... Однако должны же дизайнеры и конструкторы создать нечто особенное, фирменное! Даже если с точки зрения удобства эта особенность порой не вполне логична.

У «Мерседеса» это, конечно же, пресловутый подрулевой рычажок слева, отвечающий за указатели поворота и стеклоочистители, и управление темпоматом – круиз-контролем. Последний кто-нибудь из экспертов обязательно хотя бы раз да активирует, пытаясь включить мигалку. Не все же привычны к «мерседесам».

Зато подогрев сидений здесь включается по-человечески. Ну зачем, скажите на милость, в «Ауди» его сделали двухступенчатым? Сначала надо нажать кнопку, затем выбрать режим подогрева через меню и надавить колесико. Вот уж действительно – горе от ума.



BMW 3 Series

Автомобили третьей серии дебютировали в 1975 году. Нынешнее поколение представлено в 2011-м. Пока предлагают с кузовом седан.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 2 и 3 л (184–306 л.с.), дизель, 2 л (184 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: механическая 6-ступенчатая, автоматическая 8-ступенчатая, с дизелем – только автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: индивидуальные.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 60 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 350 000–1 900 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: дизель, 2 л, 184 л.с., 8-ступенчатый автомат, 1 961 000 руб.

Audi A4

Четвертое поколение модели, появившейся в 1984 году, стартовало в 2007-м. В 2012-м автомобиль пережил рестайлинг. Предлагают с кузовами седан и универсал.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,8–2 л (120–211 л.с.); дизельные, 2 и 3 л (143 и 245 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: механическая 6-ступенчатая, вариатор с семью фиксированными положениями, 7-ступенчатая автоматическая S tronic.

КОМПЛЕКТАЦИИ: индивидуальные.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 46 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 333 200–1 962 200 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: бензин, 2 л, 211 л.с., 7-ступенчатый автомат, 1 560 500 руб.

Mercedes-Benz C-Klasse

Четвертое поколение С-класса стартовало в 2007 году. В 2011-м модель обновили. Предлагают седан, универсал и купе. Версия С 350 – с полным приводом 4Matic.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,8, 3,5 и 6,2 л (156–457 л.с.), дизельный, 2,1 л (170 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: механическая 6-ступенчатая, автоматическая 7-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: индивидуальные, «Особая серия».

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 55 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1390 000–2 910 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: дизель 2,1 л, 170 л.с., 7-ступенчатый автомат, «Особая серия», 1 465 000 руб.

Mercedes-Benz C-Klasse



Все продумано и выверено. Лишь светлые кнопки со светлыми символами над блоком климата подслеповаты.



Семиступенчатый автомат «Мерседеса» совсем не устарел. Есть спортивный и экономичный режимы.

Спидометр немного перегружен информацией: например, чашечка, упорно напоминающая об усталости водителя, – лишняя.

BMW 3 Series



На фоне такой яркости блоки управления «музыкой» и климатом выглядят чуточку архаично. Зато пользоваться ими удобно.



Слева от рычага коробки – кнопки настройки автомобиля, справа – джойстик вспомогательных устройств. Управление ими довели до вполне приемлемой логики.

Audi A4



Удобная посадка, продуманная эргономика. Не хватает разве что кнопок для быстрого включения любимых радиостанций. Все – только через меню.



Коробка передач «Ауди» работает четко и споро. Систему стабилизации можно отключить.



Навигации «Мерседеса» и БМВ неплохо знают Москву и Подмосковье, говорят по-русски. Правда, иногда смешно ставят ударения.



В С-классе самое тесное заднее сиденье и неудобный дверной проем.

И это всё о них – мудреных мерседесовских переключателях.



Толку от такой подсветки немного, зато красиво!



Сзади в БМВ вполне приемлемо. К услугам пассажиров регуляторы напора и температуры потока воздуха – они на торце туннеля.

Немецкая осторожность, доведенная до абсолюта: чтобы открыть капот, надо потянуть рукоятку, затем приподнять крышку и вновь воспользоваться рукояткой.



Лаконичные, неперегруженные приборы всегда радуют глаз.



Самый просторный сзади – «Ауди». В частности, благодаря выемкам в спинках передних кресел.

Чего «Ауди» точно не хватает, так это знания русского языка.

Если свыкнуться (а деваться некуда!) с заумным джойстиком коробки передач БМВ, у которого две кнопки вместо одной, все остальное в этой баварской машине признаем близким к идеалу.

Стоп! Есть еще один сюрприз: ступенчатая регулировка высоты сиденья (в авто за почти два миллиона рублей). Никто из нас этого не ожидал, и все по очереди смеялись, когда коллега внезапно проваливался сразу миллиметров на двести, удаляясь от руля и педалей. Но если, по незнанию, попытаться чуть опустить кресло на ходу, будет не до смеха. На этом фоне мерседесовские электрорегулировки спинки и высоты подушки (остальное – вручную) – верх сибаритской роскоши. Да и у «Ауди», пусть без электричества, всё в норме.

Регулировок во всех машинах хватит водителям любой комплекции и посадочных привычек. Сиденья удобны, но в этой номинации чуть впереди БМВ и «Ауди». Последнему, кстати, абсолютно не мешает отсутствие кожи. Кресло «Мерседеса» не такое уютное, требует немного больше времени на регулировки и привыкание.



Багажник БМВ вполне приличный, есть ниша под полом, но нет запаски – а она-то для наших условий порой куда важнее.

Пойдем назад? Да, не лимузины, конечно, и даже не бизнес-седаны. В «Ауди» дверной проем, пожалуй, наиболее удачен, выемки в спинках передних кресел очень способствуют относительно удобной посадке. В БМВ лишь чуть теснее коленям, в высоту – вполне прилично. В «Ауди» и «Мерседесе» тоже. Но с точки зрения посадки и свободы ног последний явно проигрывает. Простор, разумеется, можно увеличить, сдвинув вперед передние кресла. Однако, во-первых, это не вызовет восторга ни у переднего пассажира, ни тем более у водителя. Во-вторых, дверной проем от этого не станет удобней: ноги, как ни изгибайся, задевают мощную среднюю стойку и трутся о порог. Всё вполне логично: «Мерседес» самый компактный, с самой короткой базой – 2760 мм против 2810 и 2808 мм у конкурентов.



Багажник «Мерседеса» немал, но менее вместителен, нежели у конкурентов. Зато запасное колесо нормальное.

По объему и форме багажника на первом месте вновь «Ауди-А4». Отсек спроектирован словно бы с учетом наших измерительных восьми- и четырехлитровых кубиков. Укладываются они с минимальными зазорами, оттого и результат самый внушительный.

У БМВ под полом есть хитрый и, кстати, довольно емкий отсек. Но вы, конечно, догадались, за счет чего такая радость. Конечно, дело в отсутствии

Редакция благодарит выставочный комплекс «Крокус Экспо» за помощь в организации съемки.

ОТДАТЬ КОРМОВОЙ!

Мы всегда мерим расстояние от земли до переднего бампера. Этот параметр особенно важен в стране свободных парковочных нравов и нестандартных бордюров. А как там сзади?

Может, они в самом деле кроят кормовые части по одним лекалам? От земли до самой низкой точки бампера у всех машин 235–240 мм, разница мизерная. Глушители – выше. Свисающих пластмассовых брызговиков, отрывающихся и одновременно деформирующих мягкий бампер, нет. Значит, в обычные и даже не очень обычные бордюры (высотой, как правило, 100–180 мм) можно упираться задними колесами, не боясь повредить машину.





Мечта туриста: багажник просторный, правильной формы, под ним запаска-докатка.

запаски, даже докатки! Я смело пожертвовал бы «просто» литрами ради нее. А еще создатели БМВ сэкономили на раскладывающейся спинке заднего дивана. Скажем, мне эта возможность не особенно нужна, но осадочек остается: почти за два миллиона-то...

СИЛОЙ И ЛОВКОСТЬЮ

Вот что значит современный дизель! Двухлитровый мотор БМВ обеспечивает такую тягу, что даже на чуть влажном асфальте при резком старте срабатывает противобуксовочная система. «Мерседес» с 170-сильным двигателем объемом 2,2 л практически не отстает. Коробки передач – на БМВ восьми-, на «Мерседесе» семиступенчатая – работают споро и быстро, так что временами о них просто забываешь.

Не на гоночной трассе, а в реальной жизни дизельные седаны вполне удерживаются в колонне за 211-сильным бензиновым «Ауди». Подробно комментировать возможности этого агрегата, как и договаривались, не будем, – его мощности седану хватает с лихвой. Зато на АЗС водители «Мерседеса» и БМВ поглядывают на пилота «Ауди» с иронией. Их расходы, как в жидком, так и в бумажном эквиваленте, заметно ниже.

На холостых оборотах дизели слышнее снаружи, нежели из салонов. Вибраций тоже нет – порода! Прислушаемся к машинам на устоявшейся крейсерской скорости? В общем-то, все ведут себя прилично. После разгона звук дизелей становится приглушенным и ненавязчивым. Преобладает аэродинамическая симфония, которую «Мерседес» исполняет чуть громче конкурентов. Солисты – явно боковые зеркала. А самый гладкий и, соответственно, тихий – «Ауди». Иногда кажется, что он заметно поуже конкурентов. Нет, лишь чуть ниже, просто классно «облизан».

Конечно, не станем сравнивать напрямую полный привод quattro с задним. Впрочем, моноприводным седанам бояться особо нечего. Ведут они себя породисто, собранно. На прямой все цепко держатся за дорогу и, что очень важно (особенно для тех, кто любит или вынужден совершать дальние пробеги), почти не заставляют подруливать в типичных для российских трасс колеях. Не напрягает даже БМВ, хотя руль у него наиболее острый.

В поворотах автомобили классической компоновки ведут себя... классически. БМВ и «Мерседес» непросто сорвать с траектории. А занос развивается абсолютно предсказуемо. Вот только системы стабилизации работают грубовато. Та, что на БМВ, срабатывает, даже если ее отключить, – едва перегруженный современными знаниями мозг автомобиля посчитает ситуацию опасной. На «Мерседесе» отключить устройство и вовсе нельзя. На сухом асфальте при нормальной эксплуатации это не мешает. Но затянувшаяся в этом году зима дала возможность очередной раз убедиться: на снегу и льду «зависание» машин порой опаснее пробуксовки и заноса. Приходится играть педалью газа,



СПАСИТЕ, ПОМОГИТЕ!

Мы повредили переднее крыло и бампер – вероятно, понадобятся замены! Нет, мы, конечно, не собирались уродовать машины, хотя для чистоты эксперимента сделать это очень хотелось. Увы, ограничились звонками в несколько сервисов официальных дилеров с вопросом, сколько времени машина простоит в ремонте. Если не каждый, то очень многие знают: часто автомобиль застревает у сервисменов на гораздо больший срок, чем хотелось бы: очереди, отсутствие запчастей...

Конечно, точного ответа без осмотра машин нам не дали, но общее представление можно составить. «Мерседес-Бенц» обещали принять в ремонт через три недели. Уверяли, что практически все необходимое есть на центральном складе. Сервис «Ауди» предложил приехать через месяц. Зато, говорят, на складе тоже есть практически всё. Уточнили: замена бампера и крыла займет пять – семь дней. Мы предполагали, что с совсем новеньким БМВ возникнут проблемы. Но запчасти из Германии обещают доставить через две недели, а на ремонт можно приехать и вовсе через три-четыре дня. В этой номинации «немцы» тоже очень близки.



чтобы обмануть излишне прямолинейную электронику.

«Ауди», конечно, безоговорочно выигрывает – за счет полного привода и заточенной под него более деликатной системы стабилизации. Это предсказуемо. В отличие от того, что самым комфортным тоже оказался «Ауди». Его подвеска отменно глотает все трещинки, сколы и ямки. И даже провоцирует штурмовать «лежачие полицейские» ходом. Но вот этого делать не надо, как и вообще злоупотреблять возможностями подвески. Дорожный просвет «Ауди» – 140 мм. Не мало, но и не много, особенно если сравнивать с БМВ (155 мм) и «Мерседесом» (160 мм).

Зато они заметно жестче конкурента – старательно отрабатывают мелкие изъяны дороги и временами чересчур взлетают на волнах. Регулировка подвески в БМВ – переход из спортивного режима в комфортный, – конечно, меняет характер автомобиля, но не принципиально.

Особое внимание обратили на климатические установки. Сырость в дни теста стояла образцово-показательная, но ни в одной машине при абсолютно комфортной для любого водителя температуре не появилось даже намека на запотевание стекол.

МАШИНОМЕСТО ПУСТО НЕ БЫВАЕТ

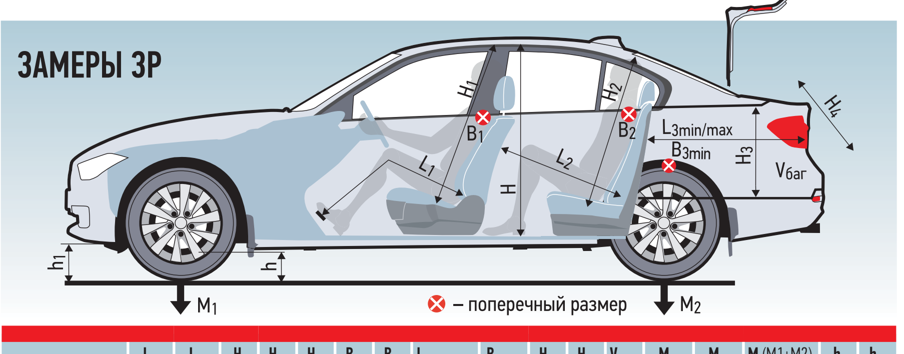
Баллы розданы, итоги подведены. Разрывы, как мы и ожидали, невелики. Конечно, у каждого автомобиля есть особенности, но трудно не заметить: они выпускники одной – высшей немецкой инженерной школы. Мнения экспертов, уже расставивших баллы, насчет покупки под конкретный склад характера и уклад жизни тоже не звучали однозначно. Еще одно подтверждение тому, что посредственностей в этом тесте не было.

Новая «трешка» БМВ – очень хороший, добротный автомобиль, сохранивший, к радости поклонников, главное качество, за которое они ценят марку: умение доставлять удовольствие водителям, относящимся к авто не только как к средству передвижения.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	MERCEDES-BENZ C 220 CDI	BMW 320d	AUDI A4 2.0 FSI
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: **длина/ширина/высота/база**	4591/1770/1447/2760	4624/1811/1429/2810	4701/1826/1427/2808
колея спереди/сзади	1549/1552	1531/1572	1564/1551
Объем багажника, л	475 (VDA)	480	480
Радиус поворота, м	5,4	5,7	5,8
Масса снаряженная/полная, кг	1610/2125	1495/1970	1565/2115
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,1	7,6	6,5
Максимальная скорость, км/ч	231	230	245
Топливо/запас топлива, л	ДТ/59	ДТ/57	А95/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	6,4/4,5/5,2	5,4/3,9/4,5	9,3/6,3/7,4
Выбросы CO_2, г/км	136	118	172
ДВИГАТЕЛЬ	дизельный	дизельный	бензиновый
Расположение	спереди продольно	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16	P4/16
Рабочий объем, $см^3$	2143	1995	1984
Степень сжатия	16,2	16,5	9,6
Мощность, кВт/л.с.	125/170 при 3000–4200 об/мин	135/184 при 4000 об/мин	155/211 при 4300–6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	400 при 1400–2800 об/мин	380 при 1750–2750 об/мин	350 при 1500–4200 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	заднеприводная	заднеприводная	полноприводная
Коробка передач	А7	А8	А7
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/VIII/з.х.	4,38/2,86/1,92/1,37/1,00/0,82/0,73/–/3,42	4,71/3,14/2,11/1,67/1,29/1,00/0,84/0,67/3,30	3,69/2,15/1,41/1,03/0,79/0,63/0,52/–/2,94
Главная передача	2,47	2,81	4,09
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	многорычажная	многорычажная	многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	205/55R16	225/50R17	225/50R17

ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L_1, мм	L_2, мм	H, мм	H_1, мм	H_2, мм	B_1, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	B_{3min}, мм	H_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M1+M2), кг	h, мм	h_1, мм
MERCEDES-BENZ C 220 CDI	970–1215	520–785	1165	1030	930	1380	1375	975/1765	965	460	470	332	892 (55)	724 (45)	1616	160	225
BMW 320d	1015–1220	580–825	1150	1025	945	1395	1380	990	955	500	440	344	763 (50)	777 (50)	1540	155	195
AUDI A4 2.0 FSI	1005–1225	550–805	1160	1020	940	1410	1375	1025/1900	1005	480	470	368	923 (56)	711 (44)	1634	140	205

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
MERCEDES-BENZ C 220 CDI	8	8	8	8	7	8	8	9	8	8	8	8	9	8	8	8,1
BMW 320d	8	9	9	8	8	8	8	9	9	8	8	9	8	9	7	8,3
AUDI A4 2.0 FSI	9	8	8	8	8	9	8	9	9	9	9	8	9	8	8	8,5

Модель	+	–
MERCEDES-BENZ C 220 CDI	Хороший двигатель и управляемость, отличные тормоза. Большой дорожный просвет.	Тесно сзади, аэродинамические шумы.
BMW 320d	Отличные силовой агрегат, тормоза, управляемость.	Жестковата подвеска, нет запасного колеса.
AUDI A4 2.0 FSI	Отличная управляемость, комфортная подвеска, просторный и рациональный багажник.	Нерусифицированное меню борткомпьютера, усложненное управление некоторыми вспомогательными функциями.

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

Но битва с машинами, которым уже по пять модельных лет, далась «баварцу» нелегко. «Мерседес-Бенц C 220 CDI» запомнился отменным мотором, гармоничной – дорогой, но не кричащей – отделкой, отличными тормозами и неким ощущением надежности, не поддающимся измерению.

А победил все-таки «Ауди»! И не 211-сильным мотором с полным приводом. Подкупило в первую очередь сочетание управляемости, комфорта и практичности. С таким автомобилем и в ежедневной городской жизни здорово, и в дальнее путешествие по самым разным дорогам – хоть сейчас...

Вы уже выбрали обитателя вашего машиноместа? **ЗР**



Сергей Канунников:

«Выбирать между хорошим и очень хорошим нелегко. Зато очень интересно».



Золотая
БОЧКА
СТАБИЛЬНЫЙ
ПОВОД для ВСТРЕЧ
Реклама
18
ПРЕДУПРЕЖДАЕМ О ВРЕДЕ
ЧРЕЗМЕРНОГО УПОТРЕБЛЕНИЯ АЛКОГОЛЯ

СОРОКИН®
ИНСТРУМЕНТ С ИМЕНЕМ

ДОМКРАТЫ



ПОДКАТНЫЕ

Бутылочные
2 ... 100 т
от 499 р.

Hobbyline®Jack
2 ... 3 т
от 999 р.

Frogline®Jack
1,5 ... 3,2 т
от 4 499 р.

Crocoline®Jack
2 ... 20 т
от 12 999 р.

Пневматические
2 ... 80 т
от 2 999 р.

Надувные
3 ... 4 т
от 1 999 р.

Ножничные
4 ... 7 т
от 8 999 р.

Реечные HighJack
3 т
от 1 999 р.



ПОДСТАВКИ, СТОЙКИ и БАШМАКИ



Стойки
0,75 ... 12 т
от 3 499 р.

Подставки
1,8 ... 12 т
от 299 р.

Башмаки
от 199 р.

МОТОПОДЪЁМНИКИ



Платформенные
0,35 ... 0,7 т
от 15 999 р.

Механические
0,25 т
от 3 499 р.

Гидравлические
0,7 т
5 999 р.

Подставки
0,3 ... 0,7 т
от 2 999 р.

Подкаты
0,3 ... 0,45 т
от 1 799 р.

АВТОПОДЪЁМНИКИ



1,5 ... 4 т
от 34 999 р.

ПОКРАСОЧНО-СУШИЛЬНЫЕ КАМЕРЫ



от 499 999 р.

Зона подготовки 299 999 р.

ПРЕССЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ



4 ... 150 т
от 6 999 р.

ТРУБОГИБЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ
10 ... 20 т
от 7 999 р.

РИХТОВОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Гидронасосы
4 ... 10 т
от 1 499 р.

Гидроцилиндры
2 ... 10 т
от 499 р.

Стапели
от 42 999 р.

ШИНОМОНТАЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



Балансировочные стенды
10 ... 47''
от 32 999 р.

Шиномонтажные стенды
10 ... 26''
от 32 999 р.

Вулканизаторы
от 6 499 р.

Стенды для правки дисков
10 ... 24''
от 72 999 р.

Борторасширители
от 2 499 р.

Ванны для проверки камер и шин
от 4 499 р.

Генераторы азота
50 ... 80 л/мин
от 44 999 р.



КОМПРЕССОРЫ



Поршневые 240 ... 1760 л/мин
24 ... 500 л

от 7 999 р.

Автомобильные 12 В
160 ... 400 Вт
от 999 р.

ДИАГНОСТИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



Установки для заправки кондиционеров
от 69 999 р.

Установки для очистки форсунок
от 29 999 р.



Стенды для сход-развала
от 249 999 р.

Установка для регулировки света фар
29 999 р.



Компрессометры
от 999 р.

Набор для опрессовки системы охлаждения
5 999 р.

Тестер давления масла 699 р.



ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ЗАМЕНЫ МАСЛА



Маслосборные установки
50 ... 95 л
от 9 999 р.

Маслораздаточные установки
от 22 999 р.

Смазконагнетатели
от 999 р.

Поддоны для масла
5 ... 80 л
от 299 р.

Канистры
5 ... 25 л
от 799 р.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОЧИСТКИ



Пескоструйные аппараты, камеры
от 2 499 р.

Ультразвуковые ванны
2 ... 84 л
от 8 999 р.

КРАНЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

0,5 ... 3 т
от 3 999 р.

Траверсы к кранам
0,5 ... 0,75 т
от 999 р.

Держатели двигателя
0,3 ... 0,5 т
от 2 999 р.

СТЕНДЫ для ДВИГАТЕЛЯ



Кантователи двигателя
0,3 ... 1 т
от 3 999 р.

Стенд для КПП
8 999 р.

ЛЕБЁДКИ



Автомобильные
0,9 ... 7 т
от 3 999 р.

Рычажные
0,75 ... 4 т
от 699 р.

Барабанные
0,35 ... 1,3 т
от 1 299 р.

СЭНД-ТРАКИ и ТРАПЫ



от 3 999 р.

от 1 999 р.

ТАЛИ и ЭЛЕКТРОТЕЛЬФЕРЫ



Цепные
0,5 ... 20 т
от 2 999 р.

Рычажные
0,25 ... 9 т
от 2 999 р.

0,1 ... 1 т
от 4 999 р.

ТЕЛЕГИ



Для транспортировки автомобиля (2 шт.)
5 999 р.

Инструментальные
от 3 999 р.

Для перевозки колес
от 4 499 р.

СКРУЧИВАТЕЛИ ПРУЖИН



1 ... 2 т
от 6 999 р.

СТОЙКИ ТРАНСМИССИОННЫЕ



0,5 т
от 4 999 р.

ПЫЛЕСОСЫ



1150 ... 2600 Вт
37 ... 114 л
от 9 999 р.

МОЙКИ ВЫСОКОГО ДАВЛЕНИЯ



9 ... 190 бар
3,5 ... 13,5 л/мин
от 1 999 р.

ЗАРЯДНЫЕ УСТРОЙСТВА



2 ... 15 А
от 999 р.

СВАРОЧНЫЕ АППАРАТЫ



Полуавтоматические
от 5 999 р.

Инверторы
от 6 499 р.

MMA сварка
от 2 999 р.

Точечной сварки
от 39 999 р.

ГЕНЕРАТОРЫ, МОТОПОМПЫ



Дизельные от 39 999 р.
1 ... 7 кВт

Бензиновые
от 7 999 р.

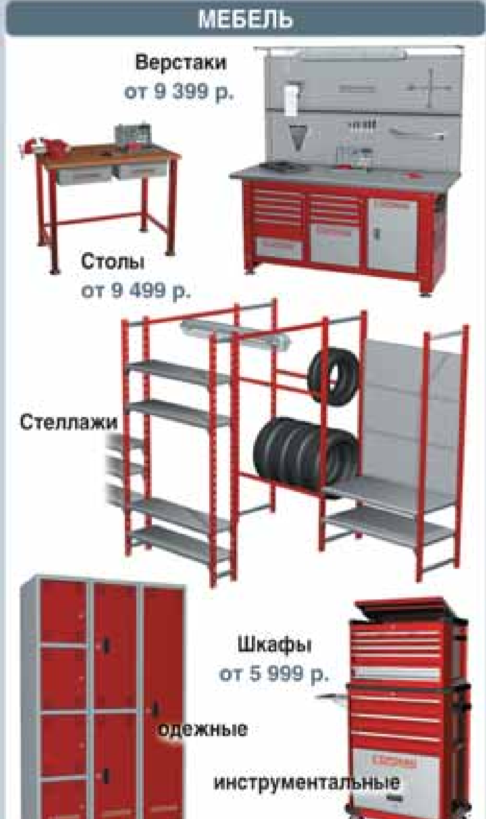
ЛЕЖАКИ и СИДЕНЬЯ



от 1 299 р.

от 999 р.

МЕБЕЛЬ



Верстаки
от 9 399 р.

Столы
от 9 499 р.

Стеллажи

Шкафы
от 5 999 р.

одежные

инструментальные

СТАНКИ

Сверлильные
5 ... 16 скоростей
от 3 499 р.

Точильные
75 ... 300 мм
от 999 р.

Тиски слесарные
от 799 р.

ПНЕВМОИНСТРУМЕНТ



Гайковёрты
от 2 499 р.

Дрели
от 1 499 р.

Углошлифовальные машины
от 1 499 р.

РУЧНОЙ ИНСТРУМЕНТ



www.sorokin.ru







ФИРМЕННЫЕ МАГАЗИНЫ В МОСКВЕ

(495) 363-91-00

- ул. Ивана Сусанина, д. 2а, стр. 7
- ул. Молодогвардейская, д. 58
- МКАД 18 км (внешняя сторона), ТЦ «Спорт Экстрим», 0 этаж

РЕГИОНАЛЬНАЯ СЕТЬ

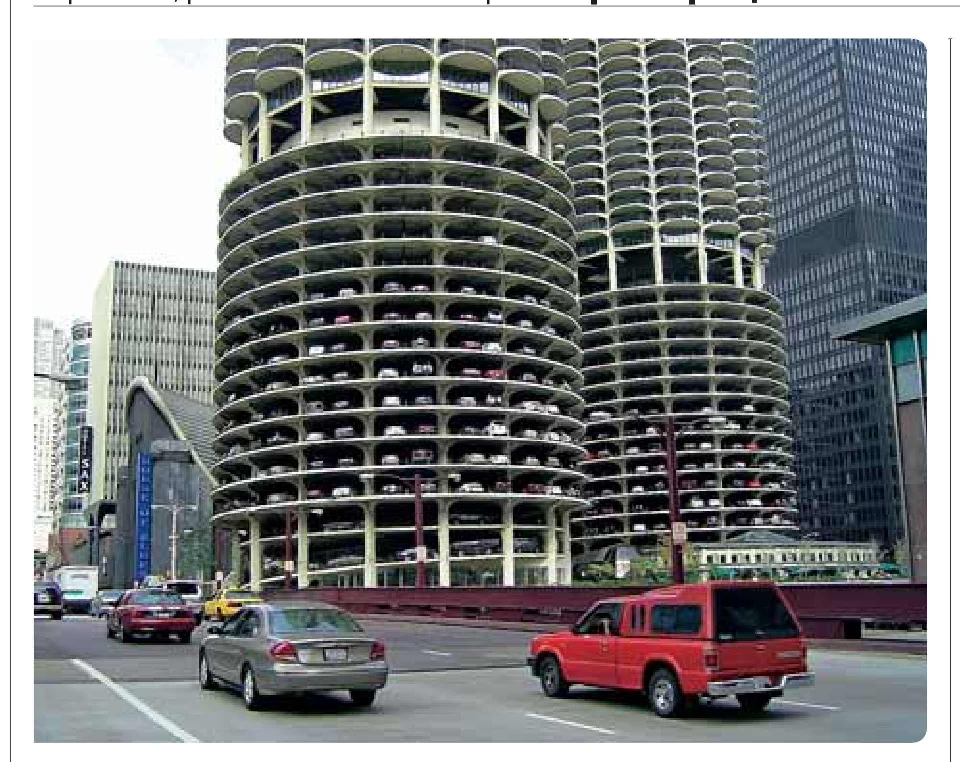
- Екатеринбург
- Ижевск
- Иркутск
- Казань
- Кемерово
- Краснодар
- Красноярск
- Минск
- Мурманск
- Нижний Новгород
- Новосибирск
- Омск
- Оренбург
- Петропавловск-Камчатский
- Ростов-на-Дону
- Самара
- Санкт-Петербург
- Тюмень
- Ульяновск
- Уфа
- Хабаровск
- Челябинск

8-800-333-40-40
бесплатный звонок на территории России

Как борются с пробками в Канаде? Какие рассказы номинировались на премию «Автомобиль за миллион рублей»? Заезжайте в наш почтамт – узнаете!

ПАРКИНГ УХОДИТ В НЕБО

По данным статистического управления Канады, среднее время, затрачиваемое жителями страны на дорогу с работы и на работу, составляет 63 минуты, а в Торонто и Монреале – 80 минут. Как здесь борются с пробками, рассказывает житель Торонто **Юрий Воронцов**.



Торонто и его пригороды пересекают четыре скоростных шоссе в направлении с запада на восток и пять – с юга на север. И если, например, из центра Торонто до его западной границы по улицам ехать минут сорок-пятьдесят, то по скоростному шоссе домчишься минут за десять. Все крупные торговые центры и универмаги расположены вдоль скоростных шоссе. Только Eaton's Centre, самое старое торговое заведение, находится в центре мегаполиса. Но с течением времени он все больше становится просто исторической достопримечательностью.

Основные улицы города и скоростные шоссе, пронизывающие Большой Торонто, оборудованы выделенными полосами двух видов: для общественного транспорта, то есть для автобусов и такси, и так называемые HOV Lanes (High Occupancy Vehicle Lanes) – полосы для автомобилей, в которых едут два человека или более. На шоссе эти полосы, как правило, объединяют в одну. Чтобы выделенные полосы не простаивали зря в период спада транспортного потока, одиночкам тоже разрешается пользоваться ими, но только не в часы пик, – как правило, до 7 утра, с 9 до 16 и после 18 часов, а также по выходным.

Все светофоры на перекрестках Большого Торонто оборудованы датчиками интенсивности движения: каждый из них сам определяет, сколько гореть сигналу. Если же улицу захочет пересечь пешеход или велосипедист, то нужно нажать кнопочку – и жди, когда тебе загорится зеленый.

Многими светофорами могут дистанционно управлять спецавтомобили (пожарные и т. п.), чтобы заблаговременно включить себе зеленый, когда они спешат по вызову. Подобным образом оборудованы и некоторые рейсовые автобусы, однако при одновременно посланном на светофор сигнале приоритет останется за спецавтомобилем. Кстати, в Канаде только машины скорой помощи, пожарной службы и полиции снабжены проблесковым маячком и сиреной. Даже премьер-министр Канады не имеет права устанавливать мигалку.

Практически на всех больших улицах запрещена не только стоянка, но и остановка. Не говоря уже о скоростных шоссе, где остановка означает, что с вами что-то приключилось. Если остановитесь, к вам немедленно подъедет полиция, чтобы оказать помощь. А по центру Торонто колесить можно долго: ни одного места, где смогли бы бесплатно припарковаться, не найдете. Если повезет, на широкой улице отыщете паркомат, но там, как правило, машину можно оставить максимум на пару часов. Зато повсюду платные парковки – и под землей, и на земле, и многоэтажные гаражи над землей. Средняя по городу цена – 9 долларов за час или 23 доллара за весь день. Словом, в центральную часть города едут только в случае крайней необходимости. Гораздо разумнее оставить машину на одной из многочисленных перехватывающих парковок, у станции пригородного поезда или метро. Там машина может простоять весь день долларов за четыре-пять, а то и вообще бесплатно, если парковка далеко от центра.

При всем при том город ищет пути улучшения транспортной ситуации. Появляются новые идеи. Уже не первый год звучат предложения сделать платным въезд в центр города, а также брать плату за проезд по основным скоростным шоссе (пока в Торонто только одно из них платное). Другие разрабатывают интеллектуальную сеть светофоров, которые, общаясь друг с другом и учитывая погодные и другие условия, постоянно адаптируются к условиям движения и разруливают транспортные потоки в масштабах всего города. Был даже проект строительства нового скоростного шоссе... над озером Онтарио.

Да, Торонто не Москва. Но подсмотреть кое-что не мешало бы.

Конкурс для подписчиков, объявленный в ноябре 2011 года, завершен – автомобиль за миллион рублей обрел своего владельца. Но это не значит, что остальные пять с лишним тысяч рассказов, присланных нам, не представляли интереса. Некоторые предлагаем вашему вниманию.

АВТО ЗА МИЛЛИОН

Что главное в жизни?

Мне 20 лет. С рождения – глухонемой: маме когда-то кололи сильные антибиотики, и это сказалось на мне. Родители всегда делали для меня абсолютно всё. Я окончил спецшколу и, кроме того, получил… водительские права! Обучение давалось тяжело, но – спасибо инструктору: он всю душу в меня вкладывал. По окончании школы хотел получить хорошую специальность, чтобы в дальнейшем достойно жить и кормить семью. Поэтому поступил в медицинский колледж на стоматолога-ортопеда. Учусь на втором курсе, еще четыре года впереди. Тяжело, конечно, но я очень стараюсь. Папа живет со мной, а в Орске – мама и братишка. У меня в 2007 году родился братик – и он слышит!

Раньше у нас была «Тойота-Королла», но мы ее продали, ведь пришлось покупать квартиру в Пензе, где я учусь. А сейчас без машины очень плохо. Папа говорит: не переживай, мол. А я боюсь, что потеряю навыки вождения. В общем, выбрал «Мазду», потому что там автомат. С «ручкой» мне тяжело, поскольку не слышу двигателя и сложно переключаться… Но главное, для чего нужна машина, – мы с папой чаще ездили бы на выходные домой. А то на поезде ехать сутки, вот и выбираемся только летом на каникулы да в Новый год.

А вообще-то, у меня в жизни одна радость: автомобили. По выходным посещаю автосалоны и любуюсь машинами.

Люблю автожурналы, но лучший – ЗР! Всему коллективу – привет и пожелание здоровья! Ведь это самое главное.

Айдар Калибеков, Пенза

Машина, похожая на мужа

Я выбрала «Опель-Инсигния», потому что уверена: этот автомобиль понравился бы моему мужу. Мне кажется, что они даже похожи: стильные, современные и элегантные, мужественные и надежные!

Я питаю особую любовь к марке «Опель» с самого детства. Помню, когда была еще маленькой, мы с родителями и братом часто ездили на машине из родной Рязани на море. Трасса М4, Москва – Дон, тогда напоминала проселочную дорогу и доставляла путешественникам немало хлопот: до моря мы добирались измученные.

Так было до тех пор, пока в нашей семье не появился «Опель-Кадет». На нем все было быстрее и комфортнее. Помню, родители закладывали промежуток между передними и задними сиденьями вещами, а сверху покрывали одеялами: мы с братом там и сидели, и играли, и спали – так легче переносить долгую дорогу. Мы купались в реке Воронеж, ночевали в кемпинге под Ростовом, но при этом сохранялось ощущение быстроты и скорости. И с тех пор «опели» мне по душе.

В этом году в нашей семье произошло счастливейшее событие: на свет появилась очаровательная маленькая девочка. Мне очень нравится быть мамой – хочу еще одного ребеночка! А муж говорит: «Куда разошлась?». Мол, надо бы подкопить на новую машину! А я не согласна: когда мы накопим? Когда купим? Вот если бы у мужа был новый «Опель-Инсигния», я смогла бы родить еще одного бэбика. И мы всей семьей поехали бы на море… Вот так!

Елена Харина, Рязань

С любовью к Маяковскому

Я выбираю «Фольксваген-Пассат»,
Хоть к брендам почтения нету.
В подарок из списка иметь каждый рад
Любую машину. Но эту…
Я честно скажу многодетной семье:
В «Пассате» всем будет тесно.
Скорей подошел бы большой «Шевроле» –
Вместительный, семиместный.
Но вот потянуть всех расходов воз:
ОСАГО, ТО и прочее –
Второй машины в бюджетной семье
Сегодня, увы, невмочь мне.
А потому это будет «Пассат».
Не за начинку и видность,
Не за салон, не за опций ряд,
А за его ликвидность!
Я его сразу просто продам,
Налоги отдам государству,
На деньги построю дом сыновьям
И дочке – оформлю дарственную.
И пусть мой рассказ, всего знаков в пятьсот,
Возможно, не всем интересный,
Зато он от самого сердца идет:
Правдивый и самый честный.

Станислав Редькин, Трёхгорный, Челябинская область

Простота и гениальность

Почему «Каптива»? А почему один человек нравится, а другой нет? Почему люблю мужа? Вопрос на рассуждение – что же, порассуждаем! Изучив список, пришла к выводу, что в авто меня интересует следующее:

– полный привод (мой 10-летний опыт основан на любимой «нивушке»);

– вместимость (при росте 180 см мы с мужем и детьми все поездки совершаем только на авто);

– хороший дорожный просвет («Эх, дороги…»);

– надежность и комфорт (по сравнению с машиной из п. 1).

А собрав в ряд все модели, я просто поняла, что хочу именно ее! Я ее уже люблю, намываю, начищаю и, конечно, езжу на своей ласточке. Все гениальное просто!

Виктория Смирнова, Вышний Волочёк

Смешное название

Лично мне от машины нужно, чтобы она ехала всегда, когда спешишь, и чтобы зимой в ней было тепло. Отправляя письма сына на конкурсы, не могла подавить в себе женское любопытство. Из последнего письма помню, что сын хотел бы в этом году купить машину – иномарку б/у. Марку не помню – что-то смешное для русского уха. «Пассат». Набрала в Интернете – вроде симпатичная… А уж новая-то вообще должна быть идеальной. В комментариях ее хвалят, муж считает, что это одна из лучших, да и рекламный слоган говорит о совершенстве. Последнее мне понравилось больше всего, и я выбрала именно ее. Вдруг получится подарок сыну от любящей мамы?

Ирина Горпинченко, Шебекино, Белгородская обл.

С «японками», но без медведей

Мы живем с вами в разных городах и, наверное, даже в разных измерениях, как принято сейчас говорить, но все-таки в одной и великой стране. И мне показалось интересным написать вам письмо, тем более что есть такой стимул – Автомобиль.

Живу в красивом городе Хабаровске. Медведи у нас по улицам не ходят. А основная часть автомобилей – праворульные «японки». Впрочем, стали появляться и леворульные, что радует. В общем, рассматриваю только «японцев». Выбор пал на «Ниссан Х-Трейл»: полный привод, механика, два литра – то, что доктор прописал. Спасибо, что вы даете людям возможность поверить в мечту. Ведь они сбываются лишь у тех, кто действительно в них верит и действует. Удачи!

Александр Зыков, Хабаровск



СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

Почему редакция не любит светодиоды? Крепкий ли кузов у «Гранты»? Присылайте свои вопросы на info@zr.ru или kolodochkin@zr.ru – постараемся ответить!

 **Автор: Дмитрий Кочетков**

В ЗР, 2012, № 2, был тест ламп стоп-сигналов. Не понял – откуда в редакции такое пренебрежение к светодиодам? Ведь совершенно очевидно, что они на порядок современнее любых ламп накаливания. Диодная лампа, например в стоп-сигналах, включается практически мгновенно, и водитель, едущий сзади, получает дополнительный выигрыш времени для своевременной реакции!

А кто против светодиодов? Мы против безграмотного впаривания покупателю негодных изделий, прячущихся за современными надписями типа *LED*. Проверенные нами светодиодные изделия применяться в стоп-сигналах не могут хотя бы потому, что их там практически не будет видно! Конечно, есть светодиоды, которые специально сделаны для работы в поворотниках и стоп-сигналах на тех моделях авто, где фонари специально рассчитаны на это. Но совсем иное – взять первый попавшийся светодиод (или десяток), припаять к патрону обычной лампы и объявить это современным техническим решением. Возможно, и светодиоды для головного света когда-нибудь станут привычным для всех расходником, однако сегодня это невозможно.

 **Автор: Александр Чухланцев**

Вопрос о толщине кузова «Гранты». В Интернете говорят про 0,6 мм, хотя в предыдущих моделях ВАЗ было 0,8 мм. Не превратится ли такой автомобиль в «ведро с болтами» раньше срока?

В свое время автомобилисты точно так же отзывались о «Жигулях»: мол, «консервная банка». А указать точную толщину абсолютно всех элементов кузова нереально. В кузове «Гранты» некоторые детали действительно изготовлены из более тонкого металла, чем у «Калины», – благодаря этому и другим конструктивным решениям машина получилась легче. При этом жесткость кузова на кручение у «Гранты» примерно на 10% выше, чем у «Калины». Она прошла полный цикл стендовых и дорожных испытаний и соответствует заявленным характеристикам. В том числе и по надежности: официально заявленный ресурс – 125 тыс. км.

 **Автор: Дмитрий Сиганьков**

Многие всеми силами пытаются выделиться на дороге. Стало модно тонировать передние фары в разные цвета – встречаются серые, желтые, красные... Могут ли за эти пленки наказать по аналогии с лампочками «неправильных» цветов?

Эксплуатация автомобиля запрещена, если количество, цвет, расположение и режим работы внешних световых приборов не соответствуют его конструкции. Согласно Правилам ЕЭК ООН № 48 и ГОСТ Р 41.48-2003 фары ближнего и дальнего должны излучать белый свет. Эти же документы содержат конкретные требования к видимости и мощности светового излучения. Очевидно, что нанесение разного рода защитных пленок изменяет технические характеристики световых приборов, а значит, за подобный тюнинг следует наказывать. С точки зрения закона это правонарушение, предусмотренное частью 1 статьи 12.4 КоАП РФ (штраф 2500 рублей с конфискацией приспособлений за установку) и частью 3 статьи 12.5 КоАП РФ (лишение права управления на срок от шести месяцев до года с конфискацией приспособлений за управление таким транспортным средством).

 **Автор: Виталий Перцев**

Вопрос такой: что такое «Евро-4» – это электронная педаль газа? Купил авто – в документах написано «Евро-4», а под капотом обнаружил привод с тросиком! Как это объяснить?

«Евро-4» – это не электронная педаль, а целый комплекс требований к токсичности отработавших газов. Если двигатель с обычным, механическим приводом акселератора им удовлетворяет, то такая педаль не требуется.

 **Автор: Станислав**

На «Пежо-307» холодный двигатель неуверенно заводится: ощущение, будто он пытается заглохнуть. Но теплый никаких нареканий не вызывает – заводится с пол-оборота. Подскажите, что это за неисправность?

Заочно можно предположить, что неисправен датчик температуры. Но без диагностики на СТО точного ответа вам не получить.

 **Автор: Соломон**

Есть ли необходимость устанавливать так называемый турботаймер на машины с наддувными двигателями?

Если в штатную комплектацию турботаймер не входит, то, по логике, турбокомпрессор надежно работает и без него. Однако замена неисправного нагнетателя очень дорога, а потому для продления ресурса его желательно всячески оберегать. Рекомендации следующие: если автомобиль не используется в максимальных режимах, то выключать мотор можно без задержек. Но если остановке предшествовали скорость под двести, газ в пол и прочие экстримы, лучше все же выдержать паузу.

 **Автор: Михаил Волин**

Намечается тенденция перехода на трехцилиндровые моторы с отказом от привычных многоцилиндровых конструкций. В чем плюсы и минусы?

Основной плюс – уменьшение габаритов, тот самый даунсайзинг. Новомодная тенденция – форсирование моторов по литровой мощности и ограничение выбросов CO_2 в режимах городского цикла. Минусы – худшая уравновешенность, а значит – повышенный уровень вибраций (если не использованы специальные уравновешивающие устройства). Кроме того, следует ожидать понижения ресурса из-за более высокой напряженности узлов двигателя. Однако эпоха двигателей-миллионников прошла, а заявленный пробег такой моторчик без проблем выдерживает. Поэтому можно сказать, что недовольными останутся любители бэушных авто. Автопроизводители заинтересованы в том, чтобы владелец обновлял автомобиль как можно чаще, а потому фактически стремятся к одноразовым изделиям, которые выгодно не ремонтировать, а просто заменять.

Льюис Хэмилтон использует Mobil 1.



Льюис Хэмилтон, пилот команды Vodafone McLaren Mercedes Formula 1, использует технологические преимущества Mobil 1™ — мирового лидера среди синтетических моторных масел*. Ваш автомобиль также может воспользоваться преимуществами технологии Mobil 1, протестированной и разработанной с учетом интенсивных нагрузок, испытываемых двигателями. Узнайте больше на www.mobil1.ru.







У ПЕЧОРЫ У РЕКИ

Недалеко от города Нарьян-Мар обнаружил этакий микроавтобус на гусеничном ходу.

Юрий Малашкин



САМАРА В ВЯТКЕ

Вятские умельцы сделали кабину для погрузчика из кузова ВАЗ-2109, чтобы чувствовать себя комфортно в любую погоду.

Алексей, поселок Приводино, Архангельская область



НАШЕМАРОЧКИ

Наш конкурс продолжается! Всех, кто заметил и сфотографировал разного рода забавные и просто прикольные автомобили, приглашаем присылать свои фото нам. Лучшие, конечно же, будут опубликованы.

СДЕЛАНО В СССР

В январе 2010 года купил этот продукт советского автопрома. РАФ-2203, выпущенный в 1988 году, до последнего исправно служил обычной маршруткой. Торг был недолгим, сошлись на 10 тысячах рублей. А через пару лет он «немножко» преобразился – как снаружи, так и внутри.

Дмитрий Кондрашов, поселок Матвеев-Курган, Ростовская область

ШИШИГА-МУТАНТ

Пережитки кризиса 2008 года. В основе – ГАЗ-66 с механической лебедкой (встала назад) и раздаткой от бэтээра. Кузов самодельный.

Владимир, Барнаул



САМОЕ НЕОБЫЧНОЕ!

Ждем ваши фотозарисовки на тему «Самое необычное!». Самые веселые гаишники, самые отвратительные дороги, самые забавные дорожные эпизоды – в общем, все самое-самое! Лучшие снимки появятся в журнале.



ПРЕЗЕНТАЦИЯ НА ВОДАХ

Хочу поделиться первыми фотографиями нового «Субару-Форестер». Дело было в Кисловодске.

Сергей Бакан, Анапа



ДОРОГА ИЗ ГОРОДА НЕВЕСТ

Ехал из Суздаля в Ярославль через Иваново, а в этом городе маршрут транзитного проезда крайне непонятен. Перед Т-образным перекрестком для бестолковых путешественников установлен недвусмысленный указатель направления.

Ю. Крохин



ЗАЕХАЛ...

Утром по дороге на работу увидел такую вот картинку.

Владимир Самородов, Белово, Кемеровская обл.



ДОСЬЕ

Вот что бывает с автомобилем после воздействия зубной пасты на металл.

Юрий Колачев, Реутов

P.S.** Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте:* ***kolodochkin@zr.ru

Июньским почтамтом заведовал Михаил КОЛОДОЧКИН

«Киа-Пиканто» vs. «Шевроле-Спарк»

Анна Клепач проверяет, насколько остры зубки у малышей «Пиканто» и «Спарк».
Фото **Александра Кульнева**.

«Киа-Пиканто»



На российских дорогах, кишащих большими черными автомобилями, эти крохи, окрашенные в яркие цвета, выглядят трогательно. В Европе такой мелкоты пруд пруди, причем за рулем сидят отнюдь не молодые водители, только-только окончившие автошколу, а вполне себе взрослые дядечки и тетечки. Значит ли это, что по комфорту малый класс не отстает от монументальных коллег? Узнаем!

«Шевроле-Спарк»



В «Киа» взялись за сложную задачу – доказать, что компакт может по содержанию тягаться с представителями более высокого класса. В списке оборудования самой дорогой версии «Пиканто» найдете 15-дюймовые легкосплавные колеса, коленный эйрбег водителя, систему курсовой устойчивости, климат-контроль, пуск двигателя кнопкой и даже подогрев руля. Правда, все эти блага влетят в копеечку (такая комплектация стоит 579 900 рублей) и заставят задуматься: а не взять ли за эти деньги машину побольше (например, «Форд-Фокус», «Киа-Рио» или даже «Рено-Дастер»)? Так что покупка дорогого «Пиканто» – на любителя автомобилей с игрушечной внешностью. Разумным выбором, не сомневаемся, станет средняя комплектация.

Благодаря стремлению достичь небывалых высот «Пиканто» обретает кубок победителя. 1

В «Шевроле», судя по всему, считают, что маленький автомобиль не должен щеголять дорогими опциями. Однако это вовсе не означает, что начинка «Спарка» безвкусная. Она очень даже ничего! Дизайн, правда, на любителя.

Жирный плюс «Шевроле» заслужил за простор в салоне. По сравнению с первым поколением новый «Спарк» подрос на 22 мм, в длину прибавил 145 мм, в ширину – 102 мм. Такой серьезный прирост пассажиры оценят очень высоко. Приятно, что интерьер малыша не старается выглядеть «старше своих лет». Оригинальность внутреннего убранства идеально гармонирует с ярким экстерьером. Прекрасный образец полного взаимопонимания между формой и содержанием!

При почти равной с «Пиканто» цене у «Спарка» есть весомое преимущество в виде автоматической коробки передач.

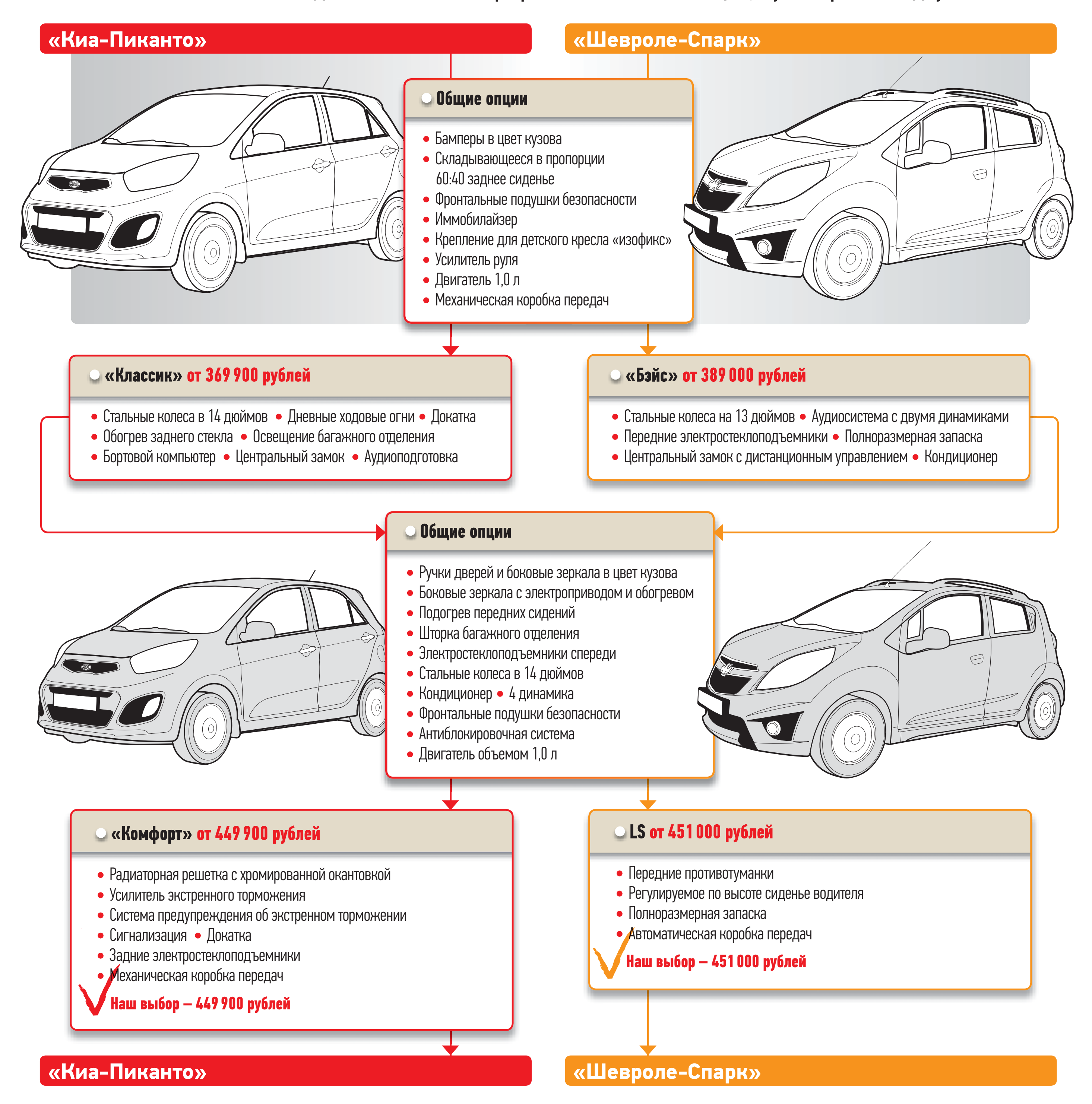
2

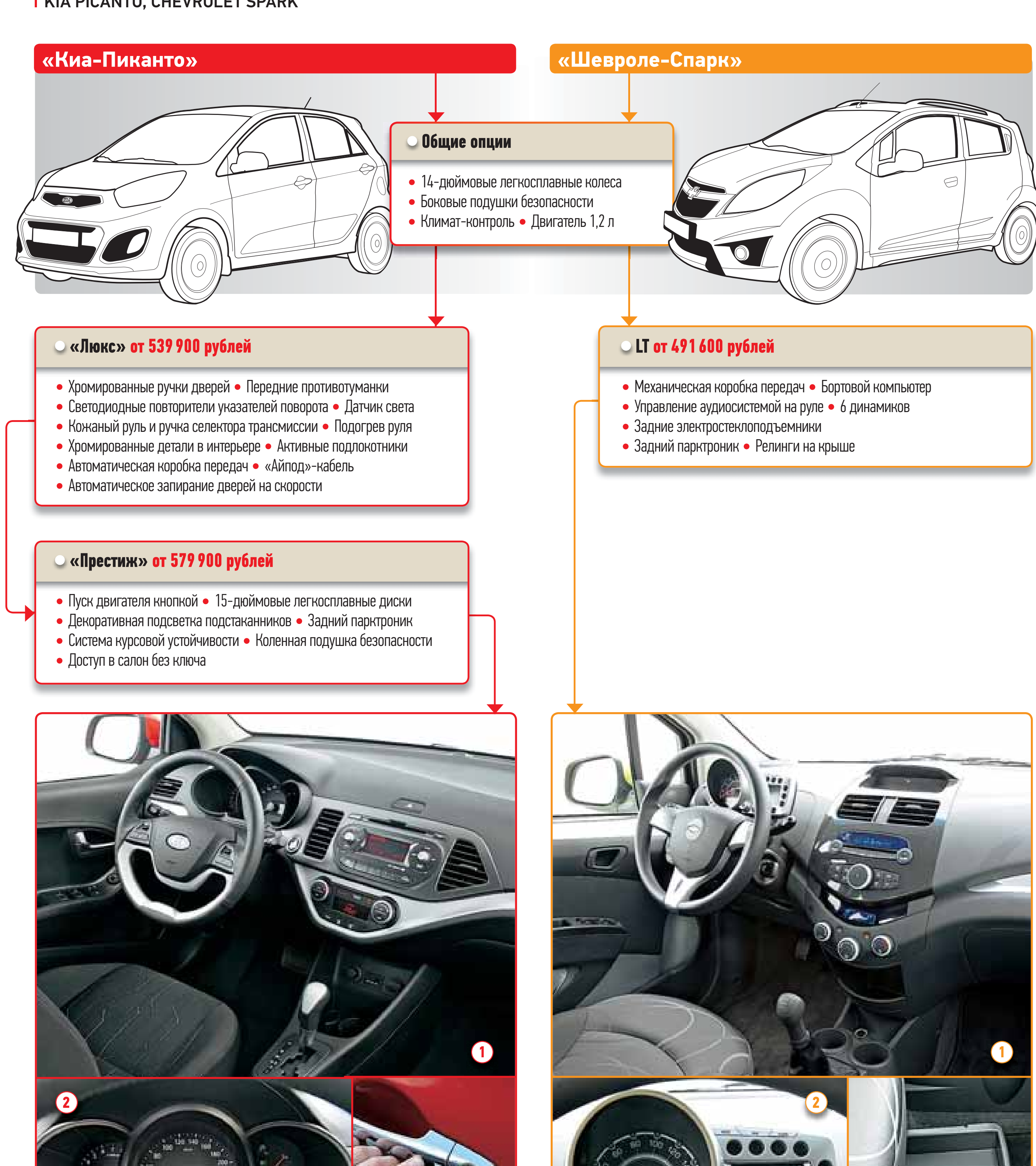
КУЗОВА И КОМПЛЕКТАЦИИ

«Киа» дает возможность выбрать «Пиканто» как с тремя дверями, так и с пятью. А вот «Шевроле» решили продавать лишь как пятидверку. Зато задние «створки» дизайнеры так замаскировали, что не сразу и догадаешься, сколько их на самом деле. Интересное решение!

Наши «детишки» не стали играть в войнушку каждый в своей песочнице и выбрали по паре двигателей с одинаковым раскладом объемов: 1,0 и 1,2 л. Правда, «Пиканто» оказался немного мощнее «Спарка»: 69 корейских «лошадок» против 68 у «Шевроле» в случае литровых моторов и 85 против 81 л.с. для 1,2 л. У обоих есть как механическая трансмиссия, так и автоматическая.

А насчет вариантов исполнения «Киа» проявила больше выдумки, заготовив для «Пиканто» четыре различные комплектации, – у «Спарка» на одну меньше.





❶ Такой интерьер, как в «Киа», уместен и на старших моделях, а спарковский салон возможен только здесь. **❷** Приборы «Шевроле» вызывают бурю эмоций, в «Киа» же они смотрятся сдержаннее. **❸** Доступ в салон без ключа – только в топовом исполнении «Пиканто». **❹** Устраивать тайники в «Спарке» – увлекательнейшее занятие.

«Киа» с бесплатным металликом вырывается вперед. **3**

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Оба производителя, словно сговорившись, лишили своих покупателей возможности заказать дополнительное оборудование. И «Киа», и «Шевроле» предлагают лишь аксессуары – коврики, сигнализации, накладки на педали, зонтики и прочую чепуху. Выбрать из этого многообразия что-то дельное невозможно. Зато «Киа» не требует доплаты за окраску кузова металликом, а вот у «Шевроле» это удовольствие стоит 7500 рублей.

«Киа-Пиканто» ⟶ 449 900 рублей



«Шевроле-Спарк» ⟶ 458 500 рублей



Наш выбор пал на автомобили с литровыми моторами, а комплектацию мы предпочли среднюю: базовые версии смотрятся совсем уж печально, а дорогие («Пиканто» предлагают аж за 579 900 рублей!) – перебор для этого класса.

«Пиканто» оказался дешевле «Спарка» всего на 8600 рублей, однако у последнего нашелся не один козырь. Очевидное преимущество «Шевроле» перед конкурентом обеспечивают автоматическая коробка и полноразмерная запаска. По мне, это важнее решетки с хромированной окантовкой и сигнализации в «Киа».



КЛЕВОЕ МЕСТО

Рыбаки – самые правдивые люди на свете. Чтобы отметить Всемирный день рыболовства на высоком автомобильном уровне, мы подобрали для читателей-рыболовов… «Рейндж-Ровер Эвок»! Только правда и ничего, кроме правды, об этом эксперименте – у **Максима Приходько** и Александра Кульнева (фото).

Долой скучный и выверенный подход при выборе автомобиля! Никаких подсчетов, во сколько обойдется второе ТО, чем «Стандарт» отличается от «Стандарта+» и сколько придется переплатить за полноприводную версию с самым экономичным мотором. Все это в прошлом. Мы решили подобрать суперавто для рыбалки, которая в жизни нашего человека – всё! Машину предстояло выбрать настоящему запойному (в хорошем смысле) рыболову-спортсмену, а потому к делу мы подошли творчески.

Большинство баек начинается с момента заброса снасти в речку, озеро, море, аквариум с карпами в супермаркете (нужное подчеркнуть). Между тем о рыболовном транспорте, не считая пресловутого автобуса и по ящику на брата, написано до обидного мало. «Рыбомобиль» не должен быть просто полноприводным, – у нашего постоянного читателя-рыбака Сергея Кириенко уже имеется небольшой вседорожник. Есть и большой европейский универсал для поездок на работу и в отпуск. А если попытаться совместить переднеприводную легковушку с всепогодным полным приводом, но так, чтобы это транспортное средство одним своим видом давало бы повод включать его в рыбацкие байки и рассказы?

И вот, заранее условившись с Сергеем о месте встречи, мы решили отправиться туда на «Рейндж-Ровере Эвок»! Честное слово, при слове «рыбалка» этот гламурный «англичанин» попытался поджать нижнюю губу бампера! Это тебе не по Рублевке кататься от бутика до бутика.

«Автопробег, посвященный возврату «Рейндж-Ровера» в родную стихию, считаем открытым!» – крикнули мы и поехали к пункту назначения.

ЗОЛОТАЯ РЫБКА

«Раз, два, взяли!» – скомандовал Сергей своему другу, тоже Сергею, и панорамная крыша «Эвока» накрылась… резиновой лодкой «Язь». Мы-то думали, что смутим наших рыбаков своим выбором – куда там! Оглядев надраенного красавца, они убедились, что нахлобучить на него багажник не получится, – и тогда лодку решили просто привязать веревками к крыше. «Тут недалеко», – объяснили тезки-рыбаки. А знаете, что они



положили в центральный подлокотник? Банку с кукурузой и другие наживки. Мы просто сквозь кожу обивки «Эвока» чувствовали, как близок он к предынфарктному состоянию, когда мужики всерьез принялись обсуждать, вместит ли багажник ледобуры и ящики для зимней рыбалки. Загрузив машину удочками-спиннингами и прочими рыбацкими прибамбасами, читатели перешли к освоению водительского пространства.

Люди они бывалые, много чего видели, в том числе автомобильного. Полезными в машине признали навигатор и толково придуманное переключение режимов подвески и трансмиссии – поворотом шайбы. Как баловство было оценено преогромное количество кнопок и переключателей на руле и под ним. С явной иронией они восприняли оценку целевой аудитории покупателей таких авто. Пожалуй, впервые интерьер этой игрушки не слышал манерного растя-а-агивания гласных и разговоров о последней миланской коллекции. Салон наполнился воспоминаниями о прошлогодних трофеях, а проселок до заветных прудов был признан достаточно глубоким и грязным для вседорожника стоимостью... 2 298 000 рублей.

ДОРОГОЙ ДРУГ

Со знаменитыми покорителями направлений наш «Эвок» роднит лишь рисунок решетки радиатора и фамильный логотип на кромке капота да возможность чуть приподняться над дорогой, чтобы на цыпочках преодолеть противного «лежачего полицейского». Джеймс Бонд наверняка послал бы оружейника Кью куда подальше, вздумай тот изваять на базе «Эвока» шпионский автомобиль.

Мы, между прочим, еще пощадили наших рыбаков, подогнав им пятидверный вариант. Трехдверка, та вообще... Впрочем, для обеспеченных барышень самое то. Не зря они присудили этой машине победу в Гран-при «Всемирный женский автомобиль года-2012». Если же отвлечься от внешности, то, на наш вкус, отдавать чемодан денег за построенную на базе «Фрилендера 2» машину с распространенной у кроссоверов муфтой «Халдекс» и 6-ступенчатым автоматом «Айсин», мягко говоря, неразумно. Ну кого нынче удивишь двухлитровым 16-клапанным турбомотором в 240 сил, потребляющим на круг 12 литров бензина! Неслучайно англо-индийская компания решила сделать ставку на необычную внешность.

И ведь не прогадала! Во всяком случае, наши рыбаки оказались



единственными, кто использовал по делу полный привод в нетривиальной упаковке. Первым делом братья-славяне загнали машину в песок. С ним «Эвок» справился: не закопался, как ни старались рыбаки-испытатели. Войдя во вкус, они «пескоструили» пижона все больше и больше. Затем пришел черед грязевых ванн. «Ох ты!» – донеслось до нас от случайных свидетелей «купания красного коня». Несмотря на широкие шоссейные шины, «Эвок» плюхнулся в грязищу дальнего Подмосковья и поплыл по колее, отплевываясь мокрой глиной выше своей панорамной крыши.

Болотистого вида колея местами переходила в настоящие грязевые озера, однако красавчик и тут проехал. «Будь поглубже, застрял бы как миленький», – отрапортовали нам рыбаки, поменялись местами и опять заскользили по жиже, справедливо рассудив: наша рыба нашей, мол, и будет.

Вдоволь погарцевав на машине по полям, лесам и прочим преградам естественного происхождения, сделали перерыв. «Эвок» при этом больше походил на майора-тыловика, который случайно оказался на передовой в период мощного наступления: грязь и трава покрывали нижнюю часть дверей, речной песок лился тихой струйкой из полостей объемного заднего бампера. Даже надпись на пятой двери была покрыта настоящей грязью, не бутафорской с фирменного полигона. Кстати, под отдыхом наши испытатели имели в виду 30-километровый бросок по асфальту до другого водоема, где рыба есть точно. Парни пришпорили машину: вынь да положь все 240 «лошадей»! «Едет лихо, а шумоизоляция так себе», – резюмировали рыболовы. Нам все же показалось, что они остались довольны результатами заездов.

Настал черед рыбалки. Мы с фотокором не фанаты этого дела, поэтому лишь согласно кивали при перечислении фирм-производителей рыбацких снастей, разновидностей приманок и прочих блёсенно-удильных принадлежностей: если дать рыбакам волю, они и этого добра наберут на два миллиона. Разлет рук, дабы показать размеры трофеев, тоже был в норме. Мы наслаждались почти хрестоматийной картиной: берег озера, в который уткнулся своим хромированным носом «Эвок», да силуэты людей с телескопическими удилищами. Прямо как у Успенского: «А для хорошего для рыбака/Удочка только нужна и река». И автомобиль.

Не спрашивайте, почему эту машину наш читатель не купит никогда. Дело не только в финансах, ведь есть модификации «Эвока» и заметно дешевле: от 1 600 000 рублей, – кроссоверов по этой цене пруд пруди. Дело в мироощущении. Мы-то старались объединить работу и хобби на самом

Перед тем как пуститься во все тяжкие, хлопцы проверили матчасть на предмет расположения буксирных проушин. Найти их без инструкции невозможно. Если купите такой же, смотрите с. 274.

Для двух здоровых мужиков салон «Эвока» нельзя назвать просторным.



Автоматический полный привод не то чтобы творит чудеса, но позволит справиться с умеренным бездорожьем.

Панорамную крышу многие вначале принимают за огромный люк. В базовых модификациях такой не встретишь.



высоком уровне, а Сергей этому разграничению воспротивился. К тому же он не похож на завсегдатая тусовок, он человек дела.

Впрочем, знакомство с «Рейнджем» пошло на пользу читателю. «Вот скажи кому, что я на рыбалку на «Эвоке» ездил, не поверят», – со смехом сказал он, прощаясь с нами. Наверняка то же самое ночью в гараже сказал кроссовер своим сотоварищам по пресс-парку. Они ему тоже наверняка не поверили. А зря. Рыбаки, они самые правдивые люди на свете. **ЗР**

Рассмотреть что-то в заднее стекло при наличии задних же пассажиров нет никакой возможности.

Борьба человека с природой. Форель весом 630 граммов поначалу никак не хотела добровольно идти на ужин. Впрочем, за это мы и любим рыбалку.



СЮРПРИЗЫ ДЕШЕВОЙ ПОКУПКИ

Какую сумму необходимо предусмотреть на год эксплуатации авто малого класса, подсчитал **Игорь Теременко**.



«ЗАЗ-Шанс»

SE, 1,3 л, 70 л.с., МКП, 7,2 л/100 км, 273 000 руб.

ОСАГО	3950 руб.
Каско	32 500 руб.
Транспортный налог	490 руб.
ТО-1	4900 руб.
ТО-2	7100 руб.
ТО-3	7000 руб.
Затраты на ГСМ	48 600 руб.
ИТОГО:	104 540 руб.

Больше всего потратят владельцы «ЗАЗ-Шанс». Виной тому самая дорогая страховка (каско) и недешевое техническое обслуживание. Кроме того, владельцу придется трижды посетить дилера. Из плюсов – умеренный аппетит двигателя и низкий транспортный налог. К сожалению, бонусы невелики и не выводят модель на лидирующие позиции. Наоборот, в общем зачете – последнее место.

«Хёндай-Акцент»

МТ0, 1,5 л, 102 л.с., МКП, 7,5 л/100 км, 377 000 руб.

ОСАГО	4752 руб.
Каско	27 915 руб.
Транспортный налог	2040 руб.
ТО-1	4000 руб.
ТО-2	6000 руб.
ТО-3	6900 руб.
Затраты на ГСМ	50 625 руб.
ИТОГО:	102 232 руб.

Всего на 2000 рублей меньше израсходуют обладатели «Хёндай-Акцент». Основную часть средств удастся сэкономить за счет каско и дешевого на фоне конкурентов технического обслуживания. В остальном владельца ждут сплошные разочарования: самый высокий транспортный налог, дорогой полис ОСАГО и немалые расходы на топливо, так как двигатель экономичностью не отличается.



«Лифан-Смайли»

«Бэйс», 1,3 л, 89 л.с., МКП, 6,9 л/100 км, 279 900 руб.

ОСАГО	4356 руб.
Каско	30147 руб.
Транспортный налог	623 руб.
ТО-1	5000 руб.
ТО-2	7000 руб.
ТО-3	7000 руб.
Затраты на ГСМ	46 575 руб.
ИТОГО:	100 701 руб.

Чуть меньше денег потребует от хозяина «Лифан-Смайли». Изрядную их долю поглотят каско и дорогой сервис. Сократить же издержки владельцы смогут за счет маленького транспортного налога и низкой стоимости обязательной страховки. Еще немного удастся сберечь благодаря экономичному двигателю. В итоге – третья строчка в тесте.

КАК СЧИТАЕМ

Затраты за один год эксплуатации вычисляем при следующих условиях: годовой пробег составляет 25 000 км, расход топлива в смешанном цикле оцениваем по данным производителя. Стоимость обслуживания вычисляем, ориентируясь на московских дилеров. Цену страховок (в одной и той же страховой компании) и величину дорожного налога принимаем с коэффициентом для Москвы. Бензин А92 на момент подготовки материала обходился в 27 руб. за литр.



«Дэу-Нексия»

«Лоу Кост», 1,5 л, 80 л.с., МКП, 7,5 л/100 км, 275 000 руб.

ОСАГО	**4356** руб.
Каско	**19 186** руб.
Транспортный налог	**560** руб.
ТО-1 (2000–3000 км)	**6200** руб.
ТО-2	**6700** руб.
ТО-3	**7000** руб.
Затраты на ГСМ	**50625** руб.
ИТОГО:	**94 627** руб.

Существенно меньше необходимо откладывать владельцам «Дэу-Нексия». Достоинства марки – самая дешевая среди конкурентов страховка каско, низкий транспортный налог и умеренная стоимость полиса ОСАГО. К недостаткам причислим устаревший, прожорливый двигатель, а также дорогой сервис.

«Лада-Гранта»

«Норма», 1,6 л, 87 л.с., МКП, 7,4 л/100 км, 275 000 руб.

ОСАГО	**4356** руб.
Каско	**22 853** руб.
Транспортный налог	**609** руб.
ТО-1 (2000–3000 км)	**6000** руб.
ТО-2	**7500** руб.
Затраты на ГСМ	**49 950** руб.
ИТОГО:	**91 268** руб.

Звание самого выгодного автомобиля достается «Ладе-Гранта». Расходы на дорогое обслуживание и недешевый полис каско с лихвой компенсируются низким транспортным налогом, экономичным двигателем и самым большим среди конкурентов межсервисным интервалом (15 000 км). Поздравляем с заслуженной победой!



Михаил Гзовский

ДВЕРЬЮ НЕ ХЛОПАТЬ

С тех пор как редакционный «Фокус» успешно пробежал 60 часов в нашем фирменном летнем марафоне, минула зима. Машина чувствует себя в холода, как тюлень в Заполярье. Подвеска на удивление комфортна: даже при –20° «Форд» не превращается в табурет. Передачи переключаются легко, не вязнет и руль. Весьма экономно отпускает незамерзающую жидкость омыватель. Расход бензина тоже умеренный: 9–9,3 л по столичным пробкам.

Уже после ТО-2 вылезли первые проблемы, с которыми еще предстоит разбираться. Во-первых, мотор отлично заводится даже в трескучий мороз, но требует короткого прогрева и при околонулевой температуре. Иначе в ответ на нажатие газа следует провал – и, судя по черному дымку из выхлопной трубы, топливо заливает свечи. Во-вторых, перестали нагреваться несколько нитей в средней части заднего стекла. В-третьих, в холода хуже закрывается водительская дверь. А если машина стоит на неровной площадке, приходится дубасить дверью так, что вздрагивают прохожие. В-четвертых, стеклоподъемник все той же левой передней двери работает в автоматическом режиме через раз.

Есть кое-какие придирки и к функциональности. Например, дворники оставляют неочищенными пятисантиметровые сегменты у боковых стоек, сужая обзор. Пиктограмма-снежинка на панели, горящая в зависимости от близости нуля либо желтым, либо красным цветом, смущает: подсознательно воспринимаешь ее как сигнал неисправности. Что же поделать, если климат у нас «неисправен» почти полгода? Раздельный контроль температуры в салоне – отлично, но почему не сделать режим объединенного управления градусами слева и справа? Приходится крутить обе ручки.

За отчетный период пережил пару курьезных историй. Первая – дачная: приехал к фазенде по прочищенной дороге и поленился разворачиваться на обратном пути – всего-то проскочить ходом три метра по чуть заметенному «альтернативному» подъезду. Но стоило возникнуть пробуксовке, как электроника задушила мотор и «Форд» встал! Нелепо завязнуть аккурат между двумя чистыми дорогами. Виноват, конечно, сам – поленился заранее



Четыре нити обогрева заднего стекла перестали функционировать. Заметны следы перегорания.

FORD FOCUS

- Изготовитель – «Форд мотор компани», Россия
- Год выпуска – 2011-й
- В эксплуатации «За рулем» – с августа 2011 года
- Пробег на момент отчета – 25 000 км
- Предыдущие публикации – ЗР, 2011, № 4, 10, 11



Одна из эксплуатационных придирок: лампа, предупреждающая о заморозках, навязчиво горит полгода красным или желтым.



Противобуксовочную систему можно отключить лишь через меню бортового компьютера, пройдя пять ступеней. Неудобно.



Замена расходников в ходе ТО-15 000 км потянула на 12 269 рублей.

отключить противобуксовочную систему. Ведь в «Фокусе» для этого нужно лезть в меню бортового компьютера. Поставьте обычную кнопку!

Во второй, городской истории оправданий не ищу. Однажды вдруг подумал: «А штатная сигнализация вообще существует?». Закрываю машину с брелока, поворачиваю ключ – «Форд» отпирается. Стучу по колесам – молчит. Тогда запер его с пульта, усевшись внутрь. Помедитировал минуту, пошевелился... и чуть не остался заикой: сирена в машине есть, установлена прямо в салоне!

Во вверенном мне экземпляре – опционный парковочный ассистент, отыскивающий зазор между машинами и вращающий руль при маневре. Игрушка любопытная, но пользуюсь редко, благо моментально привык к отменному парктронику (датчики есть и сзади, и спереди). Его разноголосые звуковые подсказки позволяют точно запеленговать препятствие и без напряжения вписаться в узкое парковочное пространство. Причем с включением задней передачи активируется задний дворник.

Очень нравится система освещения: открываете дверь – автоматически зажигаются габаритки. Когда в сумерках забираю из сада дочку, кручусь вокруг машины, усаживая ее в кресло. С габаритками спокойнее: «активную» машину видно издалека. Кстати, четырехлетний ребенок настоятельно требует сдвинуть правое пассажирское сиденье вперед – иначе упирается ножками в спинку. В такой конфигурации взрослому справа совсем тесно. В общем, пространства в «Фокусе», по-моему, впритык. То же скажу и о багажнике, где с трудом помещается по ширине сложенная коляска-трость. Как тут не порадоваться, что дочка уже выросла из колясок! Но ведь пришел возраст велосипеда... ЗР

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ FORD FOCUS

(0–25 000 км), руб.

Расходы на содержание (0–10 000 км)	**57 947**
Из них на бензин (средний расход 17,0 л/100 км)	**50 150**
Защита картера	**4427**
Установка защиты картера	**3370**
Расходы на содержание (10 000–25 000 км)	**56 703**
Из них на бензин (средний расход 9,2 л/100 км)	**44 434**
ТО-15 000 км	**7108**
Свечи зажигания	**769**
Смазка для петель	**110**
Защитная смазка для клемм	**337**
Масло моторное	**1486**
Очиститель	**120**
Фильтр масляный	**337**
Фильтр воздушный	**855**
Фильтр салона	**1147**
Общие расходы (0–25 000 км)	**114 650**
Стоимость 1 км пробега	**3,7***

**Без учета расхода топлива во время марафона «60 часов «За рулем».*



Предлагаем «Йети» с новым мотором


ŠKODA

Чешский кроссовер «Йети» обзавелся новым тандемом – турбомотором TSI объемом 1,4 л (122 л.с.) и 6-ступенчатой механикой. С этой парой автомобиль преодолевает отметку *100* на спидометре за 10,5 с. Производитель обещает, что в смешанном цикле «Йети» станет потреблять около 6,8 л топлива на 100 км пути.

Дилеры марки начали также продажи компактного вседорожника с новым дизайн-пакетом Avenue Style. Цена – от 839 000 рублей. В дизайн-пакет входят:

- задний парктроник
- четыре электростеклоподъемника
- декоративные вставки в салоне
- двигатель 1,2 TSI мощностью 105 л.с.
- накладки на пороги
- 17-дюймовые легкосплавные колеса

ПРОДАЕМ НОВЫЙ «ПАССАТ СС»


VOLKSWAGEN

Немецкая марка выпустила ограниченную версию «Гольфа» под названием «Мэтч» (Match). Отличить новинку можно по хромированной окантовке противотуманных фар и контрастным черным зеркалам заднего вида. В интерьере появились алюминиевые накладки на пороги, декоративные вставки на дверях, новая обивка сидений. В список оборудования включили климат-контроль, аудиосистему, подогрев передних сидений, омыватель фар.

На выбор предлагают двигатели 1,2 TSI мощностью 85 или 105 л.с., 1,6 л (102 л.с.) и 1,4 TSI (122 л.с.). Коробок три: роботизированная DSG и две механические. Стоимость новинки – от 665 000 рублей.

Также дилеры «Фольксвагена» начали продажу нового «Пассата СС». Цены стартуют с 1 108 000 рублей. Покупатели могут выбрать из трех бензиновых двигателей – мощностью 152, 210 или 300 л.с. Последний предлагают исключительно с полным приводом. А вот дизель всего один – объемом 2 л, мощностью 177 л.с.

В базовое исполнение нового «Пассата СС» вошли биксеноновые фары, двухзонный климат-контроль и система распознавания усталости водителя.

Цены на «Ларгус»

Стали известны цены и комплектации «Лады-Ларгус». Двухместный фургон обойдется минимум в 319 000 рублей. В списке оборудования иммобилайзер, ЖК-дисплей, водительская подушка безопасности, аудиоподготовка. Топовое исполнение за 364 500 рублей дополнено до современных стандартов усилителем руля, обогревом передних кресел, антиблокировочной системой, центральным замком с ДУ и кондиционером.

Пятиместный «Ларгус» стоит от 349 000 рублей. Атрибуты самой дорогой версии (430 800 рублей) – кондиционер, два фронтальных эйрбега, электрорегулируемые и обогреваемые зеркала заднего вида, подогрев передних сидений и противотуманные фары. А универсал, способный принять на борт семерых, стоит 395 000 рублей.

LADA



Итальянцы в России


FIAT

Итальянская марка вернулась в Россию с двумя моделями – 500 и «Пунто». «Пятисотый» решили предлагать с двумя бензиновыми агрегатами, мощностью 69 и 100 л.с. Коробок передач также две: механическая и роботизированная. Стоимость автомобиля-малыша начинается с 552 000 рублей. Среди базового оборудования – регулировка руля по углу наклона и вылету, кондиционер, передние электростеклоподъемники, противотуманные фары, ворох эйрбегов (две фронтальные подушки, передние боковые, коленная для водителя и шторки безопасности).

«Пунто» обойдется минимум в 555 000 рублей – столько просят за версию с 77-сильным бензиновым двигателем и механикой. В базе передние электростеклоподъемники, кондиционер, система «старт-стоп»... В целом же начальный «Пунто» оснащен чуть менее щедро, чем «Фиат-500».

Спорткары. Дорого!

Легендарная итальянская марка снова представлена на нашем рынке. Автосалон «Ламборгини» в скором времени откроется в Москве, на Кутузовском проспекте (понятно, Бутово даже не рассматривали). В будущем появятся сервисный центр, магазин запасных частей, аксессуаров и одежды.



LAMBORGHINI

Две корейские новинки

Представительство корейской компании объявило цены сразу на два новых автомобиля – i30 и «Дженезис Купе». Стоимость первого – от 649 000 рублей. Среди базовых опций две фронтальные подушки безопасности, антиблокировочная система, подогрев передних кресел, электростеклоподъемники спереди и сзади, кондиционер, магнитола, 15-дюймовые стальные диски. В базе – 100-сильный мотор объемом 1,4 л и механическая коробка передач. Самый дорогой i30 (909 000 рублей) оснащен электрорегулировкой водительского сиденья, электроприводом складывания боковых зеркал, двухзонным климат-контролем, дефлекторами обдува задних пассажиров и многим другим. Дилеры марки предложат пять различных комплектаций.

А вот «Дженезис Купе» доступен лишь в одном исполнении, которое оценили в 1 599 000 рублей. Под капотом новинки 2-литровый бензиновый мотор, развивающий 250 л.с. В паре с ним идет 8-диапазонный автомат.

HYUNDAI

- электрорегулировка кресла водителя
- подогрев передних сидений
- электростеклоподъемники
- пуск двигателя кнопкой
- доступ в салон без ключа
- климат-контроль
- задний и передний парктроники
- 18-дюймовые легкосплавные колеса

ВОЙНА МИРОВ

Измерителей скорости на дорогах развелось пропасть: от инспекторов с бегающими глазками до современных неподкупных приборов «Стрелка». **Михаил Колодочкин** и **Алексей Воробьев-Обухов** протестировали 28 радар-детекторов. Фото **Константина Якубова**.



Испытуемым противостояли всемирно известные профи: радары питерской фирмы «Симикон». Их измерители наряду с питерскими же приборами от ЗАО «Ольвия» – самые массовые в стране; кроме того, они работают в Польше, Киргизии, Латвии, Казахстане и даже в Канаде.

В ходе основного конкурса требовалось поймать их сигналы. Начинали практически с нулевого расстояния, затем удалялись до 1600 м. Кроме того, мерили собственное излучение радар-детекторов: чем меньше они «свистят», тем лучше водителю и пассажирам. СВЧ-излучение здесь, конечно же, не такое зверское, как у радиолокационных станций, но почему бы не выбрать минимальное? До и после основной программы оценивали также разного рода мелочовку: эргономику, дизайн, спецэффекты и т. п.

На все про все ушло полторы тысячи километров пробега по трассам и мерным дорожкам.

Получить в итоговой таблице семь плюсов из семи не смог ни один: все усилия разработчиков, похоже, ушли на разного рода «цветомузыку». В их арсенале и длинные тестовые режимы при каждом включении, и разноцветные подмигивания, и голосовое сопровождение на самых разных языках, вплоть до татарского. Нет только одного: уверенного «пи-пи-пи» при наличии далекого радара любой породы, а также полного молчания при его отсутствии. По собственному излучению приемлемыми оказались только два изделия из двадцати восьми, причем не из числа лучших.

Обращаем внимание на то, что цена одного и того же изделия может различаться почти вдвое. Полученные результаты относятся к конкретным образцам, попавшим к нам в руки.

Лучший из лучших мы так и не выявили, хотя три модели все же вели себя адекватнее других. Но дешевенькая SUPRA DRS-50 в последнюю секунду отказалась хватать лазерный луч, а более дорогие Cobra всех мастей начали дружно спотыкаться при удалении от КРИСа на полкилометра и далее. Лучше других оказался SHO-ME 1785: именно он поймал издалека все сигналы. Да и комплектация у него вполне, даже коврик противоскольжения имеется. Правда, замечать лазерный луч сбоку он не захотел да и попискивает на трассе чаще, чем хотелось бы, но уж лучше так, чем играть в молчанку.

Бригада из трех арбитров: лазерный измеритель скорости (опытный образец), фоторадарный комплекс измерения скорости транспортных средств «Кордон» и комплекс фоторадарный передвижной КРИС-П.



«Сигналы мы им посылаем туда, а нас посылают обратно». Увы, лазерный луч увидели только шесть приборов из двадцати восьми. Даже на таком вот расстоянии! А обещали почти все...

КАКИМ ДОЛЖЕН БЫТЬ РАДАР-ДЕТЕКТОР: НАШИ МНЕНИЯ



Эксперт / Пожелания по...	Константин ЯКУБОВ	Алексей ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ	Михаил КОЛОДОЧКИН
индикации	Текстовая русскоязычная матрица.	По минимуму – только «питание».	По минимуму – «питание» и «срабатывание». Никаких экранов и надписей.
креплению	Присоски (плюс форма корпуса, позволяющая при желании положить прибор на панель).	Присоски.	Присоски и коврик противоскольжения.
разъему под наушники	Нужен.	Не нужен.	Не нужен.
проводу питания	Прямой, метра три-четыре (чтобы пропустить под уплотнителем).	Прямой.	Прямой, метра полтора.
звуковой и световой сигнализации	Зуммер для всех радаров, указание на табло интенсивности.	Зуммер.	Зуммер и светодиод (независимо от типа излучения радара).
размеру	Минимальный.	Минимальный.	Минимальный. Хоть «нанодетектор».
корпусу и внешнему виду	Строгий, ударопрочный, некрашеный.	Строгий.	Строгий.
регулировкам	Громкость, яркость, чувствительность.	Громкость.	Не нужно ничего.
режимам	Интеллектуальный, с возможностью перепрошивки.	Только «город»/«шоссе».	Не нужно ничего, особенно тестовых режимов.
способу подачи питания	Питание – через кронштейн крепления.	Солнечная батарея с автоматическим включением при пуске двигателя.	Солнечная батарея или на худой конец аккумулятор. В общем, без проводов.
голосовому сопровождению и звуковым спецэффектам	Не нужно.	Не нужно.	Не нужно.
идеальной конструкции завтрашнего дня	Меня устроили бы внешность и функционал Cobra RU 750.	Мне радар-детектор вообще не нужен!	Только как штатное оборудование автомобиля – безо всяких липучек, проводов и т. п.

Витой шнур гораздо симпатичнее, но прямой удобнее. Туго натянутая посреди салона спиральная «струна» мешает управлять машиной да еще и норовит напакостить, например выдернуть штекер из гнезда питания.

Только у Beltronics разъем питания оказался не как у всех – эдакий телефонный коннектор. Остальные 27 взаимозаменяемы.





Один из приборов отказался сотрудничать с нами из-за того, что присоски оказались бракованными! На стекле такая конструкция держалась не долее секунды, пришлось одолжить крепление в соседней коробке. То ли остаточная деформация, то ли еще что...







У крепления на магните есть и плюсы, и минусы. Стекло не загорожено и не испачкано присосками – это хорошо. Но в ряде автомобилей такой радар-детектор нацелится в небо, причем окажется закрыт дворниками. А на торпедо вечно будет красоваться приклеенный магнит.





№ 1	SHO-ME 213
Происхождение	Китай
Примерная стоимость	1150–1250 руб.
Крепление	присоски или липучка

Имеются демонстрационный режим и два режима чувствительности. Обещана адаптация к условиям России. КРИС в упор не видит, зато «Кордон» обнаружил сразу. Лазерный луч почему-то проигнорировал. Собственное излучение небольшое.

№ 2	SQ 520
Происхождение	Корея
Примерная стоимость	1490–1750 руб.
Крепление	присоски или липучка

Весьма несложный прибор аскетичной внешности, с символьным индикатором и голосовым оповещением. Обещана адаптация к РФ. Ничего лишнего, режим «город» единственный. Возможно отключение самотестирования в начале работы. КРИС и лазер не увидел, «Кордон» отловил. Излучение очень малое.



№ 3	SHO-ME 520
Происхождение	Корея
Примерная стоимость	1650 руб.
Крепление	присоски или липучка

Из серии «проще некуда» – нет даже демонстрационного режима. Ничего лишнего, индикатор светодиодный. Сказано про адаптацию к России. Собственное излучение довольно сильное, но ловить радары отказался наотрез.

№ 4	LKT RD25
Происхождение	Филиппины
Примерная стоимость	1800 руб.
Крепление	липучка с магнитом

Самое примитивное описание, уместившееся на одном листочке. Единственный режим – «город», индикатор – подсветка нарисованных букв светодиодными точками. Дизайн простецкий. Излучение довольно сильное, а из всех радаров отловил только «Кордон». Впрочем, лазер и не был обещан: в описании его замазали.



ЕСЛИ ВЫ НЕ ЗНАЛИ

1. Как радар измеряет скорость?

Смотря какой радар. Подавляющее большинство применяемых у нас используют эффект Доплера: они излучают электромагнитный сигнал и ловят его отражение от автомобиля. Если машина движется, то частоты излученного и отраженного сигналов не совпадают. По их разнице радар вычисляет скорость автомобиля. Лазерный радар – это фактически дальномер. Он несколько раз подряд измеряет дальность объекта, которая при его движении изменяется, а потом высчитывают производную от пройденного автомобилем пути по времени, то есть скорость.

2. Может ли радар-детектор принимать сигнал сквозь препятствия?

Это зависит от материала препятствия. Через металлическое – не может: металл экранирует электромагнитные волны. Через диэлектрическое (стекло, дерево, пластмасса) – может запросто. Через тонкие металлические пленки сигнал проходит с очень большим затуханием: радар-детектор не сработает. Дворники и любые железки вблизи антенны – это всегда плохо: если и не загораживают, то искажают диаграмму направленности антенны, а потому чувствительность падает.

3. Радар-детектор и антирадар – в чем разница?

Различие принципиально, хотя в обиходе часто используют оба термина без разбора. Антирадар – активный генератор помехи, нарушающий работу измерительного средства; его использование повсеместно запрещено. Радар-детектор – это, по сути, пассивный радиоприемник, настроенный на нужные частоты (в ряде стран и он вне закона). Термин «антирадар» используют чаще, хотя и не всегда корректно.

4. Почем сегодня нарушения?

Согласно КоАП (ст. 12.9, ч. 1–4) за превышение разрешенной скорости на 10–20 км/ч – предупреждение или штраф 100 рублей, от 20 до 40 км/ч – 300 рублей, от 40 до 60 км/ч – 1000–1500 рублей, свыше 60 км/ч – 2000–2500 рублей или лишение водительского удостоверения на срок от четырех до шести месяцев. Если превышение на 60 км/ч и больше зафиксировано автоматически, то только штраф.



№ 5	SUPRA DRS-50
Происхождение	Корея
Примерная стоимость	1810–2000 руб.
Крепление	на присосках

Из серии «ничего лишнего». Выключатель с подсветкой перенесен на штекер прикуривателя, регулировка громкости кнопками, два режима «город». КРИС и «Кордон» ловил с любого расстояния, спасовал только перед лучом лазера. Собственное излучение очень сильное.

№ 6	STAR 2015
Происхождение	Корея
Примерная стоимость	1600–2000 руб.
Крепление	присоски или липучка

Самый примитивный дисплей: светодиодные точки напротив нарисованных букв. Три уровня чувствительности. Излучение очень сильное, но работать по специальности отказался – не поймал ничего.

№ 7	Crunch 2230
Происхождение	Корея
Примерная стоимость	2100–2300 руб.
Крепление	присоски или липучка

Аскетичный облик. Обещана адаптация к условиям России. Примитивнейший дисплей из светодиодных точек и надписей, два режима «город», почему-то именуемых «шоссе», «трасса» и «город». КРИС поймал мгновенно – и счел, что этого достаточно... Излучение сильное.

№ 8	Silver Stone F1 Z550
Происхождение	Корея
Примерная стоимость	2200 руб.
Крепление	присоски или липучка

Все довольно просто, хотя есть два режима «город» и три уровня чувствительности на трассе. Индикатор светодиодный. Дизайном, по-видимому, призван напоминать болид Формулы-1, отсюда и название. Излучение сильное, обнаружил «Кордон» метров с пятисот.

№ 9	Crunch black 213B
Происхождение	Корея
Примерная стоимость	1700–2400 руб.
Крепление	присоски или липучка

Обещана адаптация к условиям РФ. Неточности в описании: на коробке 360°, в инструкции 180°. Впрочем, реальный угол равен нулю: лазер остался непойманным. Простейший дисплей из светодиодных точек и надписей. Внешность так себе. Два режима «город», почему-то названных «шоссе», «трасса» и «город». Из всех радаров смог увидеть только «Кордон», причем с близкого расстояния. Излучение сильное.

№ 10	Whistler XTR 265
Происхождение	Филиппины
Примерная стоимость	1700–2900 руб.
Крепление	присоски или липучка

Простой в управлении прибор, три режима «город» с разной чувствительностью, режим «антисон», светодиодные индикаторы и один 7-сегментный индикатор, крепление на присоске или липучке, хорошая инструкция. Излучение сильное. Из всех радаров справился только с «Кордоном», остальные проигнорировал.

№ 11	SHO-ME 720
Происхождение	Корея
Примерная стоимость	2650 руб.
Крепление	присоски или липучка

Обещана адаптация к российским условиям. Отличается от 520-й модели текстовым дисплеем и регулировкой громкости с помощью кнопок. Ничего лишнего, режим «город» единственный. Возможно отключение самотестирования в начале работы. Излучение очень сильное, но издали не ловит ничего. Только с 500 м увидел КРИС и «Кордон», лазер же оказался ему не по зубам.

№ 12	STAR 2045
Происхождение	Корея
Примерная стоимость	2350–3200 руб.
Крепление	присоски или липучка

Очень простой прибор с символьным индикатором и единственным режимом «город». Излучение среднее. На помехи охотно реагирует, но из радаров поймал только КРИС.

i

Зачем лазерному радар-детектору круговой обзор?

В микроволновых диапазонах радар-детекторы принимают сигнал с помощью рупорной (или иной) антенны. По-другому забраться внутрь прибора электромагнитные волны не могут. Диаграмма направленности (поле зрения) антенны – несколько десятков градусов (обычно до 60°). Поэтому прибор видит только то излучение, которое пришло в него из этого сектора. Если излучение радара предварительно попадает на какую-то стороннюю цель (автомобиль, забор, дом) и от нее отражается в антенну радар-детектора, то прибор среагирует и на такой луч. Он слабее, чем прямой, поэтому и дальность срабатывания с других направлений обычно намного меньше.

А в лазерном приборе антенна – это линза. Здесь очень узкая диаграмма направленности (единицы градусов). Потому для того, чтобы принимать сигнал с разных направлений, делают линзы специальной формы. Вариантов море: несколько линз с разных сторон, линза, направленная вверх, накрытая сферическим колпаком, призмы на крышке прибора для изменения направления распространения луча внутри прибора и т. п. Эффективность приема луча от лазерного измерителя сзади может оказаться такой же, как спереди, по той простой причине, что «антенна» лазерного приемника специально сделана всенаправленной. При этом, разумеется, сохраняется возможность приема и переотраженных лучей, от которых сигнал будет ослаблен.



№ 13	Crunch black 2168
Происхождение	Корея
Примерная стоимость	2500–4000 руб.
Крепление	присоски или липучка

Корпус из материала софт-тач. Простой прибор с двумя режимами чувствительности на трассе и двумя – в городе. Светодиодный символьный индикатор. Есть градация уровня сигнала. Излучение очень сильное, но ловить радары не захотел.



№ 14	Crunch Q-85
Происхождение	Корея
Примерная стоимость	3900–4200 руб.
Крепление	на магните

Прибор в форме автомобильчика с креплением только на магните; индикаторы символьные, с дополнительным 7-сегментным разрядом. Обещана адаптация к условиям России. Два режима «город» и усиленный режим фильтрации ложных сигналов в Ка-диапазоне. Излучение практически отсутствует, но и полезность, к сожалению, тоже: ловить предложенные радары приборчик отказался.

№ 15	SHO-ME 1785
Происхождение	Китай
Примерная стоимость	2850–4500 руб.
Крепление	присоски или липкий коврик (в комплекте)

Несложный прибор с текстовым дисплеем, русифицирован наполовину (часть сообщений на английском), надписи только на английском. В комплекте два шнура – простой и витой: удобно. Излучение сильное, но все радары, включая лазерный, уверенно отловил. Правда, луча сбоку не видит.

№ 16	Whistler PRO 69RU
Происхождение	Филиппины
Примерная стоимость	3400–4400 руб.
Крепление	присоски или липучка

Все очень обычно: три режима «город», режим «антисон», есть еще два фильтра ложных сигналов. Крепление на присосках или липучке либо на коврике. Неточности в описании, кое-где не указано, что кнопки нужно удерживать 3 с для включения нужного режима. Есть шнур для подключения прямо к бортсети автомобиля. Излучение очень небольшое, но таланты средние: лазер и «Кордон» ловит, а вот КРИС – только с близкого расстояния, причем весьма неохотно. Кстати, луч лазера прибор берет только спереди.

№ 17	STAR X61
Происхождение	Филиппины
Примерная стоимость	4100–4300 руб.
Крепление	на присосках (липучка упомянута, но в комплекте ее не оказалось)

Индикатор символьный, голосовое оповещение, в режиме «город» возможно отключение приема отдельных диапазонов. Надоедливый режим самотестирования: длится долго, так и тянет его отключить. Рекомендуется настроить на определенную скорость движения авто, привязываясь к бортовым помехам от зажигания. Очень сильное собственное излучение. Из всех радаров поймал «Кордон».

№ 18	Stinger S-425
Происхождение	Корея
Примерная стоимость	3500–4900 руб.
Крепление	присоски или липучка

Проще некуда. Светодиодный индикатор, один режим «город», понятная инструкция. Есть цифровое отображение силы сигнала. Отметим «трехглавую» присоску. Очень сильное собственное излучение, но в ловле радаров откровенно сплоховал.



№ 19	Conqueror X323
Происхождение	Китай
Примерная стоимость	3700–5500 руб.
Крепление	присоски или липучка с магнитом

В коробке описания не обнаружилось! Может, его и не существует, поскольку все надписи на коробке по-японски. Опытным путем обнаружили, что голосовое оповещение (очень громкое) может быть на китайском или английском. Дисплей текстовый. Собственное излучение слабое. Устойчивым приемом похвастаться не может: если КРИС отловил быстро, то «Кордон» только вблизи, а лазер и вовсе не заметил.

№ 20	Cobra RU 740
Происхождение	Китай
Примерная стоимость	5400–6300 руб.
Крепление	присоски или липучка

Разработан для России – так написано. Отличается от модели 750 светодиодным дисплеем с одной 7-сегментной секцией. Излучение сильное. КРИС берет неуверенно – то да, то нет. Зато «Кордон» и лазер – успешно. Луч ловит спереди и сзади, но не сбоку.



6 **● Зачем понадобились лазерные радары? Разве обычные не справляются?**
Луч лазера позволяет отследить конкретный автомобиль в потоке любой плотности. Доплеровский же работает более широким пучком сигнала и потому должен определить более быструю цель, чтобы четко идентифицировать нарушителя.

7 **● Как бороться со «стрелками», засечь которые радар-детекторы не могут?**
Нужно «отметить» точки расположения стационарных измерителей скорости на карте навигатора или GPS-приемника. Когда машина приблизится, например, к «Стрелке», навигатор оповестит о засаде. Файлы с постоянно обновляющимися данными для программ iGO или Navitel можно скачать из Интернета, воспользовавшись, скажем, ресурсом **speedcamonline.ru.** Навигатор предупредит о камере заблаговременно. На сайтах производителей радар-детекторов со встроенным GPS-приемником тоже есть обновляемые файлы с точками расположения камер видеофиксации. Скачал и загрузил в устройство – оно пискнет за километр до опасной точки (или еще раньше). Есть один нюанс: навигатор и GPS-приемник выдадут информацию о камере с любого направления движения, даже если она «стреляет» в другую сторону. Это, в принципе, неплохо: вдвойне предупрежден. Кстати, московская компания Interpower (поставщик SHO-ME и Silver Stone F1) утверждает, что разработала детектор против «Стрелки». Мы с нетерпением его ждем. Испытаем – расскажем.

В условиях ужесточенного «камерного» режима общения между рядовыми гражданами и ГАИ стоит почаще посещать специализированные сайты, просматривать их форумы: **www.rd-forum.ru**, **strelka-st.ru/strelka-mesta-ustanovki-karta**, **mapcam.info/speedcam**, – там много полезного.



Как устроены популярные нынче радары «Стрелка»? Почему антирадары их не берут?



Система «Стрелка-СТ» анализирует как радарные, так и видеоданные. Радар определяет дальность и скорость, а компьютер по видеозаписи устанавливает полосу, по которой едет нарушитель. Все это делается на расстоянии в пару сотен метров. Когда нарушитель подъезжает под камеру, его фотографируют с близкого расстояния, чтобы зафиксировать номер автомобиля. То есть измеряет система ▸▸



№ 21	Cobra RU 750
Происхождение	Китай
Примерная стоимость	6100–6300 руб.
Крепление	присоски или липучка

Текстовый дисплей, но всё на английском, как и голосовые сообщения. И это «произведено для России»? Много лишнего для нас. Например, оповещение об автомобилях спецслужб, поездах, аварийных участках работает при наличии на них специальных излучателей – а мы их видели? Есть режим отключения сигналов на малой скорости (по оборотам двигателя). Излучение очень сильное. Как и модель 740, обнаруживает КРИС через раз, но остальные радары берет нормально. Лазерный луч видит спереди и сзади, но не сбоку.

№ 22	Crunch black 219B
Происхождение	Китай
Примерная стоимость	4100–6500 руб.
Крепление	присоски или липучка

Простой в управлении прибор с питанием от аккумулятора (в комплекте), индикация светодиодными символами, есть даже индикатор уровня заряда батареи. Обещана адаптация к РФ. Необычное соединение с кронштейном, который защелкивается сверху, удобным назвать сложно. Ручная регулировка громкости. Хорошая, понятная инструкция. Излучение выше среднего. КРИС ловит неуверенно, остальные радары остались незамеченными.

№ 23	Stinger RX-65
Происхождение	Китай
Примерная стоимость	4500–7500 руб.
Крепление	на присосках

Несложный в эксплуатации прибор в шикарной подарочной упаковке. Три режима «город» и два фильтра помех. Крепление на присосках. Есть шнуры для прикуривателя и для подключения прямо в бортовую сеть. Собственное излучение очень сильное, но реагировать на радары отказался.

№ 24	Stinger S-650
Происхождение	Китай
Примерная стоимость	5200–8200 руб.
Крепление	присоски или липучка

Несложный прибор с компасом (зачем?), голосовым оповещением и текстовым индикатором. В комплекте дополнительные накладки для выбора цвета прибора. При испытаниях заупрямился и реально не поймал ничего. Собственное излучение среднее.



Как устроены популярные нынче радары «Стрелка»? Почему антирадары их не берут?



Система «Стрелка-СТ» анализирует как радарные, так и видеоданные. Радар определяет дальность и скорость, а компьютер по видеозаписи устанавливает полосу, по которой едет нарушитель. Все это делается на расстоянии в пару сотен метров. Когда нарушитель подъезжает под камеру, его фотографируют с близкого расстояния, чтобы зафиксировать номер автомобиля. То есть измеряет система



№ 21	Cobra RU 750
Происхождение	Китай
Примерная стоимость	6100–6300 руб.
Крепление	присоски или липучка

Текстовый дисплей, но всё на английском, как и голосовые сообщения. И это «произведено для России»? Много лишнего для нас. Например, оповещение об автомобилях спецслужб, поездах, аварийных участках работает при наличии на них специальных излучателей – а мы их видели? Есть режим отключения сигналов на малой скорости (по оборотам двигателя). Излучение очень сильное. Как и модель 740, обнаруживает КРИС через раз, но остальные радары берет нормально. Лазерный луч видит спереди и сзади, но не сбоку.

№ 22	Crunch black 219B
Происхождение	Китай
Примерная стоимость	4100–6500 руб.
Крепление	присоски или липучка

Простой в управлении прибор с питанием от аккумулятора (в комплекте), индикация светодиодными символами, есть даже индикатор уровня заряда батареи. Обещана адаптация к РФ. Необычное соединение с кронштейном, который защелкивается сверху, удобным назвать сложно. Ручная регулировка громкости. Хорошая, понятная инструкция. Излучение выше среднего. КРИС ловит неуверенно, остальные радары остались незамеченными.







№ 23	Stinger RX-65
Происхождение	Китай
Примерная стоимость	4500–7500 руб.
Крепление	на присосках

Несложный в эксплуатации прибор в шикарной подарочной упаковке. Три режима «город» и два фильтра помех. Крепление на присосках. Есть шнуры для прикуривателя и для подключения прямо в бортовую сеть. Собственное излучение очень сильное, но реагировать на радары отказался.

№ 24	Stinger S-650
Происхождение	Китай
Примерная стоимость	5200–8200 руб.
Крепление	присоски или липучка

Несложный прибор с компасом (зачем?), голосовым оповещением и текстовым индикатором. В комплекте дополнительные накладки для выбора цвета прибора. При испытаниях заупрямился и реально не поймал ничего. Собственное излучение среднее.



№ 25	Stinger C-707
Происхождение	Китай
Примерная стоимость	6300–9400 руб.
Крепление	присоски или липучка

Несложный прибор бронзово-золотистого цвета, индикатор символьный плюс 7-сегментный разряд, голосовое оповещение на русском, режим демонстрации. Показывает уровень сигнала. Почему-то не увидел КРИС, зато «Кордон» и лазер поймал сразу (но лазер увидел только спереди). Излучение среднее.

№ 26	Stinger Z7
Происхождение	Китай
Примерная стоимость	8600–12 000 руб.
Крепление	магнит

Прибор для любителей ковыряться в меню; голосовое оповещение по-русски, вольтметр, есть текстовый индикатор, причем тоже на русском (большая редкость). Оформлен в виде автомобильчика – сильно на любителя. Три режима «город». С ходу поймал КРИС, но на остальных «обиделся». Излучает очень сильно.

№ 27	Cobra RU 880
Происхождение	Китай
Примерная стоимость	9900–10 900 руб.
Крепление	присоски или липучка

Русифицированный прибор с цветным ЖК-дисплеем; сигналы в виде ярлычков. Есть вольтметр и функция отключения сигналов при низких оборотах двигателя. Компас. Много лишних функций типа оповещений о поездах, машинах спецслужб, аварийных участках, – они все равно у нас не работают. Громоздкий корпус с выступающим книзу экраном – на липкий коврик не положить. Отказался уверенно принимать КРИС, но затем одумался и ловил все сигналы с лету. Правда, сбоку лазер не видит, хотя и написано: «360°». Излучение среднее.

№ 28	Beltronics RX65
Происхождение	Китай
Примерная стоимость	13 000 руб.
Крепление	присоски

Идеален для подарка: дорогой, красивое описание, яркий матричный дисплей, звуковое оповещение, множество режимов, включая «темный дисплей», и т. д. Заявлены 14 рабочих диапазонов плюс лазерный. Но близкому человеку его лучше не дарить: «Кордон» увидел только с 50 м, а лазер не заметил вообще... Зато по минимуму излучения – абсолютный чемпион.



в один момент времени и далеко, а фотографирует – в другой момент и близко. При этом радар не доплеровский, а импульсный. По времени задержки посланного импульса определяют расстояние до объекта; сделав несколько замеров, высчитывают производную от перемещения по времени, то есть скорость. У этого радара длительность импульса – около 30 нс, пауза между импульсами на несколько порядков больше. Поэтому излучаемая им средняя мощность очень мала, так что широко распространенные радар-детекторы его не фиксируют.

Почему радар-детектор по-разному реагирует на радары, работающие в одном и том же диапазоне? Скажем, КРИС берет, а «Кордон» – нет?

Во-первых, дело не только в частоте излучаемого сигнала, но и в его мощности. В «Кордоне» излучаемая мощность заметно меньше. Кроме того, сигнал может отличаться еще и рядом вторичных характеристик (даже если частоты одинаковы): например, стабильностью частоты (долговременной и кратковременной), глубиной и способом модуляции и даже длительностью импульсов. Ведь доплеровский радар использует импульсное излучение, только параметры импульсов не такие короткие, как в той же «Стрелке». Параметры импульсов у «Кордона» и КРИСа совсем разные. А радар-детекторы используют разные фильтры и разные способы предобработки сигнала, чтобы «вытащить» сигнал из шума, отличить его от помехи, которая по амплитуде может оказаться даже мощнее нужных импульсов.

НИ ОДИН РАДАР-ДЕТЕКТОР НЕ ОКАЗАЛСЯ ОТЛИЧНИКОМ СВОЕГО ДЕЛА.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ В ПЛЮСАХ И МИНУСАХ*

Расстояние до радара	КРИС		«Кордон»		Лазер		Уровень собственного излучения
	менее 300 м	1600 м	менее 300 м	1600 м	менее 300 м	1600 м	
1 SHO-ME 213	–	–	+	+	–	–	–
2 SQ 520	–	–	+	+	–	–	+
3 SHO-ME 520	–	–	–	–	–	–	–
4 LKT RD25	–	–	+	+	–	–	–
5 SUPRA DRS-50	+	+	+	+	–	–	–
6 STAR 2015	–	–	–	–	–	–	–
7 Crunch 2230	+	–	–	–	–	–	–
8 Silverstone F1 Z550	–	–	+	–	–	–	–
9 Crunch black 213B	–	–	+	–	–	–	–
10 Whistler XTR 265	–	–	+	+	–	–	–
11 SHO-ME 720	+	–	+	–	–	–	–
12 STAR 2045	+	–	–	–	–	–	–
13 Crunch black 216B	–	–	–	–	–	–	–
14 Crunch Q-85	–	–	–	–	–	–	–
15 SHO-ME 1785	+	+	+	+	+	+	–
16 Whistler PRO 69RU	+	–	+	–	+	+	+
17 STAR X61	–	–	+	+	–	–	–
18 Stinger S-425	–	–	–	–	–	–	–
19 Conqueror X323	+	–	+	–	–	–	–
20 Cobra RU 740	+	–	+	+	+	+	–
21 Cobra RU 750	+	–	+	+	+	+	–
22 Crunch black 219B	+	–	–	–	–	–	–
23 Stinger RX-65	–	–	–	–	–	–	–
24 Stinger S-650	–	–	–	–	–	–	–
25 Stinger C-707	–	–	+	+	+	+	–
26 Stinger Z7	+	–	–	–	–	–	–
27 Cobra RU 880	+	–	+	+	+	+	–
28 Beltronics RX65	+	–	–	–	–	–	+

*Чем больше плюсов (+), тем лучше.

Благодарим санкт-петербургскую фирму ООО «Симикон» за техническую и консультационную помощь в подготовке материала.



С весенней акцией на косы и пилы STIHL Вы можете позволить себе образцовый садовый участок — на радость себе и в пример соседям!

В акции также участвуют:

Бензопилы:
MS 250 **14.990** руб.
MS 260 **20.490** руб.
MS 241 C-M **21.490** руб.

Электрокосы:
FSE 60 **3.890** руб.
FSE 71 **4.390** руб.

Мотокосы:
FS 55 **8.490** руб.
FS 70 C-E **11.990** руб.
FS 130 **15.990** руб.
FS 250 **17.490** руб.

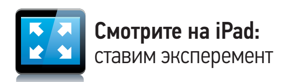
Бензопила MS 180 ~~8090,00 руб.~~ **7490,00 руб.**

Мотокоса FS 38 ~~5990,00 руб.~~ **5490,00 руб.**

Приобрести технику STIHL, а также всегда получить качественную консультацию и сервис можно у официального дилера STIHL. Информацию об адресах дилеров, а также полную информацию об ассортименте можно получить на нашем сайте и по телефону горячей линии.

www.stihl.ru
8 800 4444 180
(Все звонки по России бесплатно)

STIHL®



ОТРАЖЕНИЯ

Почему, отклоняя зеркало рычажком, мы избавляемся от ослепления, но продолжаем видеть все, что сзади? Воспроизвели эффект **Алексей Воробьев-Обухов** и **Михаил Колодочкин**.

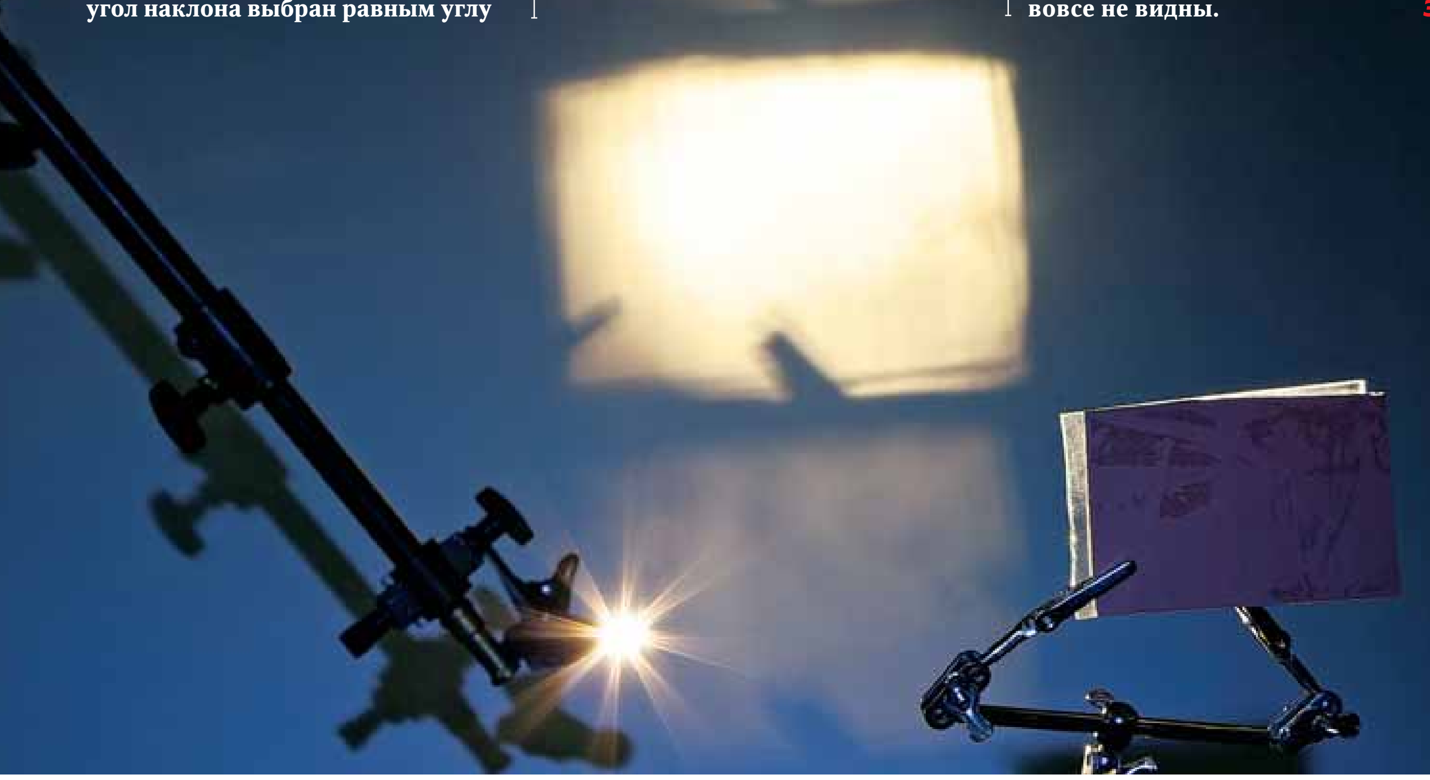
Все, что потребуется для создания волшебного зеркальца, – фонарик, зеркало из косметички и осколок стекла. А теперь внимание: собираем «бутерброд» из этих двух стекляшек и направляем на него луч света с расстояния не меньше метра. Вот и он, зайчик на стене. Если бы там был глаз водителя, ослепления не избежать. Теперь немного отклоним стекло вверх. Ба, появился второй зайчик, намного бледнее первого. (Для интереса мы воспользовались люксметром и сравнили освещенность: 30 и 2 люкса, разница в 15 раз!) Значит, водитель, окажись его глаза в зоне второго, бледного зайчика, все равно увидел бы фонарик, но сильно ослабленной яркости.

Ровно так и устроено обычное внутреннее зеркало заднего вида. В нем установлено собственно зеркало и простое стекло, отклоненное под небольшим углом. А рычажок наклоняет всю конструкцию так, чтобы водитель видел предметы, отраженные либо в зеркале (днем), либо в стекле (ночью). Разумеется, угол наклона выбран равным углу между стеклом и зеркалом, так что перенастраивать ничего не нужно.

Собственно говоря, мы не открыли ничего нового: то, что гладкие, блестящие предметы отражают свет, известно всем. На самом деле, однако, его отражают вообще любые предметы, благодаря этому мы их и видим. Только от шероховатой поверхности лучи «отскакивают» во все стороны, а от гладкой – по закону равенства угла падения и угла отражения. Поэтому, когда ночью идет дождь и дорога мокрая, даже мощные фары не помогают.

Вот и еще один эксперимент наметился: положите зеркало на стол-«дорогу» и посветите на него вдоль, как будто фарой. Видите, зайчик улетел вперед, на стену. А в глаза водителю свет не вернулся. Значит, он ничего не увидит. Хорошо хоть, что вода в этом случае подобна скорее не зеркалу, а стеклу, иначе дождливая погода стала бы безнадежно «нелетной»!

Зеркало с добавочным стеклом – конструкция хоть и надежная, но устаревшая. В век электроники и жидкокристаллических дисплеев нетрудно заставить само зеркальное стекло темнеть, как только на него упадет луч от фары. И отклонять вручную ничего не нужно: так называемое электрохромное покрытие автоматически реагирует на яркий свет и спасает от ослепления. Причем делает это быстрее, чем водитель успел бы дернуть за рычажок. Ездить же ночью с постоянно отклоненным зеркалом тоже не выход: слабоосвещенные предметы в отражении от стекла порой вовсе не видны. ЗР



СРАЗУ НА ПЯТЕРКУ

Представляете огорчение журналистов, когда вместо полигона организаторы предложили новыми шинами «Континенталь-КонтиПремиумКонтакт 5» поутюжить берлинские мостовые? К тому же сухие. Как тут проверить анонсированное улучшение торможения и управляемости на мокром покрытии. Сергей Баландюк нашел возможность.

Беру ключи от купе «Мини» и дорожную книгу на двухчасовой трип. Лучший коктейль для проверки заявленных улучшений по части шумности. А торможение и управляемость на мокром асфальте оставим на суд Сергея Мишина.

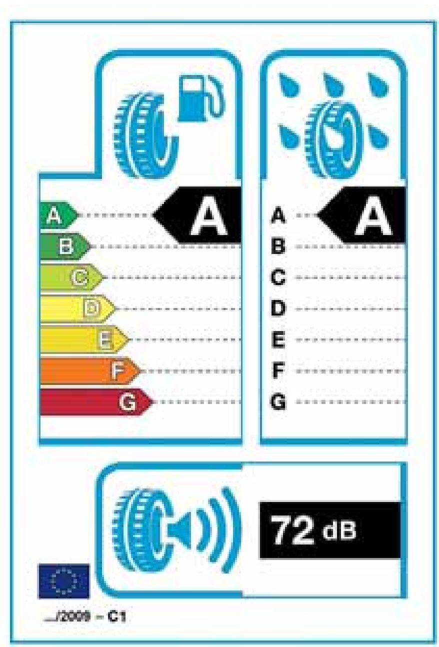
Итак, несусь по Берлину, про себя вспоминая, что в европейских городах больше полтинника лучше не разгоняться. Но поток вокруг, даром что немчура, про ограничения, похоже, забыл – больше летят, чем ползут. Вот промелькнул слева знаменитый аэропорт Темпельхоф, входивший когда-то в двадцатку самых больших строений на Земле, ухожу на трассу А115. Тут есть прямик длиной 19,5 км, бывший частью трассы АФУС (AVUS – Automobil Verkehrs und Übungsstraße, автомобильная и учебная трасса). На ней в 1926 году прошел первый немецкий Гран-при, выигранный легендарным Караччиолой на компрессорном «Мерседесе», а в 1959-м тут даже состоялся этап Формулы-1 – Гран-при Германии, где победил Тони Брукс. Трасса оказалась очень опасной, череда смертельных аварий завершилась в 1995 году гибелью Кита д'Ора, а спустя три года ее окончательно закрыли.

Но мне не до рекордов скорости – плотный поток идет под сотню. Качусь вдоль отбойника, открываю стекло, чтобы послушать отраженный шум от шин. Конечно, не шедевр тишины, но сбалансировано и ненавязчиво, а главное – информативно.

Сворачиваю в зеленый район Грюневальд – здесь в парке есть небольшой серпантин. Для того, чтобы дать новой шине попищать в поворотах, приходится превышать скоростной лимит почти втрое. На «КонтиПремиумКонтакте» «Мини» управляется, как карт; впрочем, его ездовой характер сложно испортить. Вот очередная связка поворотов, но пора тормозить – группа неспешных велосипедистов заставляет оценить неплохую динамику замедления… и помогает сберечь права.

Дальше тест перешел в подобие автобусной экскурсии «по ленинским местам»: берлинские прелести в вялом полуденном потоке. Надо сказать, дороги в немецкой столице не соответствуют ожиданиям: заплатки, стыки и выбоины встречаются весьма часто. По ним тряский «Мини» скачет, как шарик для пинг-понга. Ему «премиальный контакт» как раз впору – смягчает толчки, глотает неровности. Похоже, немцы сделали еще один шаг к сбалансированной шине.

Экзамен по билету закончен, сдаю ключи. Время задать дополнительные вопросы руководителю проекта «КонтиПремиумКонтакт 5» Хиннерку Кайзеру.



Вот так теперь в Европе будут маркировать шины любого производителя. У «КонтиПремиумКонтакт 5» показатели одни из лучших.

«Нет-нет, пятерка в индексе не для красного словца, просто шинники – народ суеверный, страшнее смертельной цифры 4 для них ничего нет. К тому же вся наша линейка переходит на пятерку. Да и по объему технических нововведений, обошедшихся в миллион евро, мы действительно вырвались почти на три поколения вперед. Новый состав смеси позволил совместить несовместимое: тормозной путь сократили на 15%, увеличив при этом ходимость на 12%».

Видимо, пятерку в индексе, которая пока была авансом, теперь можно считать заработанной честно. Давайте зачетку. **ЗР**

НАПОРИСТЫЙ ТОВАРИЩ

Помыть обычную легковушку нынче стоит 300–400 рублей. Мы выбрали для теста аппараты стоимостью от 5000 до 10 000 рублей. Такая сумма отобьется при еженедельной помывке примерно за год-полтора (зимние месяцы исключаем). В плюсах – заведомая аккуратность и возможность мыть все подряд, от велика до забора. В минусах – время и мокрая одежда.

Аппараты высокого давления выдают струю под напором 120–150 бар, ни одна грязь не устоит. Однако на поверхности все равно остается очень тонкий, мелкодисперсный налет. Его можно убрать только щеткой или губкой.

Во всех мойках предусмотрена регулировка сопла, изменяющая форму и рабочее давление струи, есть



«Сорокин 14.17»

«произведено для «Сорокин» Россия»

Ориентировочная цена – 5500 руб.

Основные параметры: максимальное давление – 150 бар, масса – 16,8 кг, потребляемая мощность – 1,7 кВт, расход воды – 6,7 л/мин, длина шланга/электрошнура – 5/5 м, источник воды – водопровод.

Оригинально переключается подача моющего средства – легким продольным смещением форсунки. Работает сравнительно тихо, снабжена большими удобными крючками для электропровода и шланга высокого давления. Имеется встроенный бачок для моющего средства. Сборка аккуратная, трехплунжерный насос в алюминиевом корпусе приводится мощным асинхронным двигателем. А вот комплектация бедная: в коробку добавили только грязевую фрезу. **Лучшее соотношение цена/качество.**

Kärcher K 4.200

Германия

Ориентировочная цена – 9600 руб.

Основные параметры: максимальное давление – 130 бар, масса – 13 кг, потребляемая мощность – 1,9 кВт, расход воды – 6,7 л/мин, длина шланга/электрошнура – 6/5 м, источник воды – водопровод или бочка.

Кроме громкого имени у этой мойки есть скрытая в ее недрах особенность: асинхронный электродвигатель с водяным (!) охлаждением. Это позволило резко уменьшить его габариты и повысить надежность – не перегреется. Насос трехплунжерный, алюминиевый. Из насадок в комплект положили регулируемое сопло и грязевую фрезу. К мойкам этой фирмы традиционно предлагают самые разнообразные опции, но стоят они недешево. Работает мойка довольно шумно, в недостатки запишем невращающееся соединение шланга (может перекрутиться) и отсутствие крючков для хранения его и провода. В активе – быстросъемность шланга. Для засасывания моющего средства из отдельной емкости предусмотрена трубочка с фильтром. **Самая дорогая мойка.**

DeFort DPW-1800-VAC

SBM-Group, Германия

Ориентировочная цена – 8300 руб.

Основные параметры: максимальное давление – 100 бар, масса – 14 кг, потребляемая мощность – 0,8/1,8 кВт, расход воды – 5,0 л/мин, длина шланга/электрошнура – 5/5 м, источник воды – водопровод.

Этот агрегат правильнее было бы назвать уборочным комбайном: он состоит из двух независимых частей – собственно мойки и пылесоса. Удобен для обдува вымытого мотора. У мойки из насадок только регулируемое сопло. Зато в корпусе установлены аж две емкости для моющих средств, с переключателем, который даже слегка влажными руками не повернуть, разве что с пассатижами. Алюминиевый трехплунжерный насос приводится коллекторным двигателем.
Самая универсальная.

Давно мы не уделяли внимания мойкам высокого давления, а ведь появились новые. Мы решили их проверить. Струю направляли куда следует **Алексей Воробьев-Обухов** и **Геннадий Емелькин**.

и специальные насадки с вращающимися щетками, так называемой грязевой фрезой, генераторами пены... Перечень можно продолжать, но если вам нужны эти опции, советуем приобретать их сразу в комплекте с мойкой: по отдельности они весьма дороги, вдобавок каждая подходит лишь к аппарату своей фирмы.

При выборе мойки следует учесть еще один немаловажный фактор: некоторые могут работать только от водопровода, а воду из бочки, скажем, не всасывают! Хотя мы убедились: если поставить эту бочку на табурет, то есть создать хотя бы минимальный напор, все мойки одна лучше, другая хуже, но работают.

Ну а если нет ни бочки, ни электричества, а вымыть машину все-таки хочется? На этот случай мы проверили вне конкурса мойку «Беркут»: у нее свой бак для воды, есть шнур для подключения к 12-вольтовой розетке автомобиля и даже встроенный аккумулятор: вдруг нужно вымыть без прикуривателя прицеп или... собаку? **ЗР**





Lavor STM 160

Италия, произведено в КНР

Ориентировочная цена – 8500 руб.

Основные параметры: максимальное давление – 160 бар, масса – 9,8 кг, потребляемая мощность – 2,5 кВт, расход воды – 8,5 л/мин, длина шланга/электрошнура – 8/5 м, источник воды – водопровод или водоем.

В коробке: грязевая фреза, удлинитель штанги, пеногенератор с регулируемым соплом, турбощетка для автомобиля, турбощетка для полов и даже барабан для намотки шланга. Но чтобы состыковать все эти принадлежности, требуются значительные усилия. Насос трехплунжерный, алюминиевый, электродвигатель коллекторный, весьма компактный. Это менее надежный вариант, зато работает агрегат довольно тихо. Щетка для автомобиля без шарнира – неудобно.

Чемпион по богатству комплектации.

STIHL RE 108

Германия, сделано в КНР

Ориентировочная цена – 7000 руб.

Основные параметры: максимальное давление – 120 бар, масса – 18,5 кг, потребляемая мощность – 1,7 кВт, расход воды – 7,3 л/мин, длина шланга/электрошнура – 8/5 м, источник воды – водопровод или водоем.

В комплекте – фильтр для подаваемой воды. Есть также грязевая фреза, а у стандартного сопла можно регулировать не только ширину струи, но и ее плоскость (например, для мытья капота удобнее горизонтальное, а дверей – вертикальное распыление). Но сама регулировка не слишком удобна – требует участия двух рук. Позаботились также о нескольких переходниках для присоединения к водопроводу. Не забыт пеногенератор. Предусмотрена встроенная емкость для моющего средства. Алюминиевый трехплунжерный насос с приводом от асинхронного двигателя, весьма аккуратно собранного. У мойки масса самая большая, но это косвенное подтверждение ее надежности: материалы явно не экономили!

Масса переходников и фильтр.

Berkut Smart Washer SW-17A

Россия

Ориентировочная цена – 5300 руб.

Основные параметры: максимальное давление – 9,5 бар, масса – 6 кг, потребляемая мощность – 0,06 кВт, длина шланга/электрошнура –6/3 м, источник воды – собственная емкость.

Бесспорный плюс – возможность работы там, где нет никаких источников энергии. Даже небольшого (4 А·ч) встроенного аккумулятора хватает на мытье автомобиля, что уж говорить о батарее на 60 А·ч, которая всегда под рукой, то есть под капотом. Съемная емкость позволяет набрать за раз до 17 л воды. Оказалось, если взять пистолет-распылитель (с регулятором струи, кстати) в одну руку, а щетку или губку в другую, то вполне можно обойтись и без сотен атмосфер. Но вот сбить грязь в колесных арках – задача не для «Беркута». **Самая автономная.**

10 РУБЛЕЙ/МИНУТА

И МОЧАЛОК КОМАНДИР

Дорог аппарат высокого давления? Негде им пользоваться? Не хочется переплачивать или доверять мойку своего авто кому-то еще? Есть вариант: на мойку самообслуживания компании «Карекс» в Петербурге заскочил **Игорь Теременко**.

В отличие от классических моек с персоналом, где стоимость услуги зависит от престижности автомобиля и его размера, здесь платишь только за время использования оборудования, а машину моешь сам.

Расположенный на территории торгового центра комплекс из шести постов походил на избушку без окон, без дверей, открытую всем ветрам. Зимой, похоже, здесь не помоешься: и себя заморозишь, и автомобиль. Летом другое дело. Освоить азы профессии мойщика сможет всякий, кто решится вникнуть в подробную инструкцию.

Клиенту предлагают целых шесть сценариев: мойка дисков, предварительное мытье теплой водой с добавлением моющего средства, нанесение на кузов активной пены, ополаскивание водой, ополаскивание подогретой водой с добавлением воска, финишное ополаскивание деминерализованной водой для исключения пятен и разводов.

Оборудование, разумеется, снабжено купюроприемником: одна минута стоит десять рублей. За эти деньги успеешь только кнопку нажать и облить полмашины. По совету бывалых клиентов заряжаем сторублевую банкноту и получаем возможность



Дисплей поможет контролировать оставшееся время.

пользоваться оборудованием целых десять минут. Если работать расторопно, этого времени хватит, чтобы воспользоваться всеми предложенными программами и сносно помыть автомобиль.

Сразу обратил внимание на удачное расположение шланга высокого давления. Он закреплен под потолком на специальном рычаге-шарнире, что исключает перегибы и дает возможность спокойно перемещаться вокруг машины, не пачкая одежду. Напор из сопла моечного пистолета не столь могуч, как на привычных профессиональных мойках, – намывать авто не страшно даже по дороге на званый обед.

Со свежими загрязнениями химия справляется отлично. А вот въевшуюся и засохшую грязь, как на моем авто, не мытом уже месяц, такая струя не собьет. Предусмотренной на этот случай щетке-насадке кто-то уже «приделал ноги». Полезная вещь, особенно на приусадебном участке! Финальная программа ополаскивания деминерализованной водой (она очищена от соли и извести) принесла неплохой результат: после естественной сушки разводов не осталось.

О популярности заведения свидетельствует очередь, в коей страждущие проводят целых 20 минут. Воспользоваться аттракционом не гнушаются даже владельцы дорогих вседорожников и престижных седанов, а они народ жадный и не станут разбрасываться червонцами. Недаром традиционная мойка по соседству, где за мытье машины берут две сотни (про московские цены молчу), пустует.

Словом, мне мойка понравилась: за минуту я облил лишь правый бок авто, за десять придал машине вид чистой, а за двадцать навел марафет. Судя по реакции автомобилистов, им полюбилась такая услуга, а значит, станций будет больше. Хотелось бы увидеть такие и в пыльной Москве. Да и в других российских городах. ЗР



Акция

ищем самый старый аккумулятор Black Horse в России!

ГЛАВНЫЙ ПРИЗ - НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ!

LCD телевизор - победителю каждого месяца

Фабрика аккумуляторов Сомбор проводит акцию среди автомобилистов - владельцев аккумуляторов Black Horse в России.

Правила проведения акции
С 01. 06 по 31.12.2012 участники должны отправить по e-mail fas@farmakom.co.rs и d.akopova@farmakommb.ru следующие данные: ФИО, адрес, номер телефона, дату призводства аккумулятора Black Horse, установленного на автомобиле (указана в гарантийном талоне, на этикетке, на термопечати).
Каждый месяц с июня по декабрь 2012 года по итогам присланных в течение месяца данных будет определяться победитель, который получит телевизор LCD (всего 7 призов).

В конце года будет определен обладатель самого старого аккумулятора Black Horse, который получит новый автомобиль

Специальная акция для обладателей призовых купонов 75 000 А·ч
Чтобы узнать условия акции, обращайтесь к нашим дистрибьюторам:

ООО „Восход-К АВТО“
117647, Москва
ул. Академика Капицы 20
+8 (495) 335-40-10 доб. 201
e-mail: d.aksenov@voshod-avto.ru

ООО „АХК-Энерджи +“
г. Москва, Лезин Роман,
тел. 8-903-728-63-17
e-mail: roman_l10@mail.ru

ООО „Первая аккумуляторная компания“
г. Москва, тел. +8 (495) 7305864
e-mail: moscow@1ak-m.ru

ООО „Катод-Юнион“
г. Санкт-Петербург
Алексей Фролов
e-mail: frolov.alexey@katod.ru
тел. (812) 718-76-81

ООО „ПОЛЮС +“
344016, г. Ростов на Дону
пер. 1-й Машиностроительный, 15 А
e-mail: secretar@polusplus.ru
тел. (863) 2008-208

ООО "АВТОСПЕЙС"
Республика Беларусь
г. Минск 220024 ул. Бабушкина 27а
Телефон +375 172918910
e-mail: linkevich@autospace.by
моб. +375 293938884

Подробности акции на сайте:
www.farmakommb.com/priz
или по тел. 8 495 984 96 87

Реклама

Завод аккумуляторов Сомбор
Градина 3, 25000 Сомбор, Сербия
Тел (+381 25) 467-189
fas@farmakom.co.rs

Концерн Фармаком МБ Шабац
Хајдук Вељкова 6б, 15000 Шабац, Сербия
Продажа: (+381 15) 362-811
www.farmakommb.com

aleksandra.kurdulic@farmakom.co.rs
моб. (+381 62) 80 800 22,
jelena.dragicevic@fas.farmakom.co.rs
моб. (+381 64) 839-4900



КАР-ПИ-СИ

Еще недавно персональный компьютер в автомобиле был экзотикой. Сегодня он мало кого удивляет. Подобрать оптимальный вариант поможет Павел Ларичев.

Для всякой штуковины можно придумать мудреное, наукоемкое название. Но зачем? Вместо словосочетаний «мультимедийное устройство», «головное устройство» и даже «автомобильный персональный компьютер» с недавних пор народ применяет по-английски короткое CarPC. По-нашему звучит сочно – «кар-пи-си»!

Как и настольный компьютер, автомобильный можно комплектовать сообразно своим взглядам на жизнь. Но прежде, чем закупать необходимое, хорошенько продумайте, что именно вам нужно, чтобы позже не сожалеть об ошибках.

Прежде всего, для стабильной работы CarPC необходимо поддерживать постоянное напряжение. Даже при включении стартера оно не должно меняться, так что без специального блока питания не обойтись. Выбор наиболее подходящего – задача серьезная. Даже самому скупому Кощею придется раскошелиться на 3500–4000 руб. Но учтите: хотя бы раз увлекшись просмотром кино при выключенном двигателе, можно разрядить батарею машины и нарваться на такие приключения, что поневоле вспомнится блок подороже (около 6000 руб.), зато с функцией контроля за состоянием батареи. Не лучше ли сразу такой купить?

Следующий шаг: выбираем тип процессора; собственно, он и определяет функциональные возможности нашего устройства. Сегодня наиболее популярны Intel Atom либо Intel Core – оба с малым потреблением энергии и тепловыделением. Производительности первого хватит для таких функций, как радио, видео, навигация, видеорегистрация. Материнская плата с ним стоит 3000–6000 руб., в зависимости от производителя.

Второй процессор по функциональным возможностям аналогичен предыдущему, но обрабатывает информацию минимум в полтора раза быстрее. Вдобавок позволяет подключить еще пару мониторов для задних пассажиров – этот «пустячок» для кого-то окажется очень существенным! Цена такого процессора от 8000 до 10 000 рублей.

На очереди выбор наиболее подходящего монитора. Первым делом вспомним, что проемы в панели приборов под установку магнитолы бывают узкие (1DIN) и широкие (2DIN). Для узкого проема продавцы часто (и, конечно, неспроста!) предлагают моторизованные, выдвижные модели мониторов. Имейте

в виду: сложный механизм – это минус, ведь надежность подобных конструкций невысока. К возможности отказа добавляется солидная цена – 15 000 руб., поскольку большинство моделей оснащается встроенным ТВ-тюнером. Задумайтесь – вам это все очень нужно?

В широкий проем обычно устанавливают семи-восьмидюймовый монитор высокого разрешения, а то и десятидюймовый, если хватит места. Эти изделия стоят от 8500 руб.

Если в машине есть штатный монитор и мелькнет мысль за счет этого что-то сэкономить, то учтите, что к нему придется прикупить согласующее устройство (видеоинтерфейс) за 13 000–14 000 руб. Но стоит ли овчинка выделки, если в итоге все равно разочарует? Ведь разрешение родного монитора низкое, качество картинки посредственное.



Один из ведущих производителей мониторов – фирма Lilliput, изделия которой зачастую продаются под другими брендами. Монитор крепится к панели приборов на винтах либо в индивидуальной крепежной рамке. Оптимальное разрешение экрана 800×480.

Для хранения информации необходима долговременная память. Самый простой и дешевый вариант – жесткий диск, как в ноутбуке. К сведению: диск объемом 320 Гб стоит 3000–4000 руб. Но жестким присущи известные недостатки. Например, они неработоспособны при отрицательных температурах: ниже минус пятнадцати диск может вообще не запуститься, а в придачу боится вибраций.

Другой вариант – твердотельный накопитель (SSD). В нем используется флеш-память. Достоинства – вибро- и морозоустойчив, при малом энергопотреблении у него замечательная скорость чтения и записи информации. Правда, цена немалая. За 40 Гб придется выложить около 2500, а за 120 Гб уже 7000 руб. Дороговато? Но в трудных жизненных ситуациях, сложных условиях эксплуатации и т. п. такой вариант памяти может оказаться предпочтительным – и даже единственно приемлемым.



Корпус CarPC близок по размерам к штатным приборам машины вроде магнитолы. Установка в конкретном автомобиле имеет варианты.

Приемное устройство навигационной системы – обычное, стандартное.

Декоративная рамка, разумеется, для каждой марки и модели автомобиля своя.

Каждому захочется на CarPC слушать радио и проигрывать CD. Для этого необходимо связать все дополнительные устройства с процессором, а значит, купить активный USB-разветвитель, что добавит к расходам еще 4000–5000 руб. Потребуется раскошелиться также на специализированный FM-тюнер с USB-интерфейсом. Цена подобного аппарата начинается с 3500 руб. Чтобы вывести звук на колонки автомобиля, потребуется усилитель, а это еще 3500–5000 руб. как минимум. Ценителям качественного звука придется согласовывать свои пристрастия с доходами! Так, есть отличные модели с внешней звуковой картой, но их цена, увы, немалая – 15 000 рублей и выше.

Что еще? Для навигации потребуется GPS-приемник. Цены начинаются с 2000 рублей. Столько же стоит программное обеспечение.

Насмотревшись ТВ-страшилок, моторизованный народ очень полюбил видеорегистрацию. Дескать, если в пути что-то случится, то пусть хоть родичи увидят подробности. А раз так, значит, система должна работать надежно и, по сути, непрерывно, иначе вся затея теряет смысл. Бюджетный вариант включает в себя видеокамеру и соответствующее программное обеспечение. Цена комплекта около 3500 руб. Хотите еще дешевле? Подходящие варианты есть, но они позволят запечатлеть только обстановку на дороге, а подробности вроде номеров других автомобилей, не говоря уже о прочих важных мелочах, – вряд ли.

В противоположность дешевым устройствам комплекты с расширенными функциями готовы фиксировать координаты автомобиля, вести запись с высоким качеством (Full HD). А в случае аварии дополнительные датчики удара дадут команду на сохранение информации в особом разделе памяти. Здесь – как в черном ящике: зафиксированное уже не может быть замещено никакой другой информацией.

Другой вариант видеорегистрации – отдельное устройство с выводом изображения на монитор автомобильного компьютера. Цена от 5000 руб. В этом варианте видеозапись можно вести даже при выключенном компьютере – автономно. Очень многие авто нынче оборудованы рулем с клавишами управления. Чтобы задействовать штатные кнопки, придется докупить согласующий модуль. На этот случай готовьте 4000 руб.

Осталось установить операционную систему. На ваш выбор – Windows либо Linux. Первая предпочтительней, поскольку у нее шире гамма программ и можно установить любую нужную – например, для диагностики двигателя и электронных систем.

Конечно, возможности CarPC не ограничиваются изложенными в нашем рассказе. Есть же еще, к примеру, системы парковки, Интернет, телевидение... Перечень новых систем постоянно расширяется.

Итак, если виртуально вы уже представляете возможности вашего автомобильного компьютера, самое время подсчитать, сколько денег на него потребуется. По нашим прикидкам, при разумном подходе можно уложиться в сумму около 30 000–35 000 руб. Готовы потратить больше? Имеете право! ЗР

АВТОМАТ ДЛЯ ПРОДАЖИ МАСЛА



Если вы хотите не покупать, а продавать автомобильные масла, стоит обратить внимание на первый российский торговый аппарат «GT OIL автомат», разработанный компанией «Волгаресурс». Его можно установить на АЗС, в паркингах, гипермаркетах и забыть о такой прозе, как наём продавцов: автомат сам и деньги возьмет, и канистру с маслом выдаст. Заодно он принесет прибыль в качестве платежного терминала. А встроенный GSM-модуль оповестит о необходимости забрать деньги или пополнить запасы масла. Кстати, влезает туда до 48 канистр, из которых 36 могут быть 4-литровыми.

ЛЕТНИЕ ШИНЫ



Компания «Хэнкук тайр» (Hankook Tire) представила новые модели летних шин: Optimo H724 и Optimo ME02. По заверению компании, у этих шин оптимальное сочетание характеристик и повышенный ресурс. В производстве Optimo ME02 применяется новое поколение резиновой смеси – с ультрамелкими частицами углерода. Они и призваны улучшить сцепление на сухой дороге, повысить износостойкость шин. А сопротивление качению, наоборот, уменьшается.

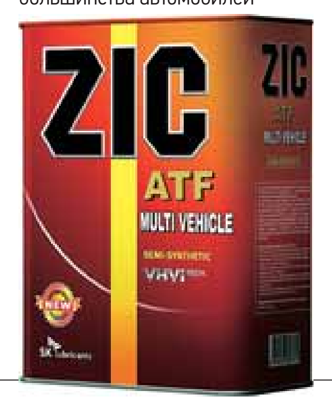
ТЕСТЕР ДЛЯ БАТАРЕЙ



Этот тестер для аккумуляторных батарей компании HELLA изготовлен в США и стоит довольно дорого – около 40 000 руб. Ничего удивительного, ведь в небольшой коробочке размещен еще и принтер, фиксирующий результаты замеров и выдающий их на одном из 24 языков (включая русский, разумеется). Заложенная программа охватывает батареи, изготовленные по пяти стандартам: JIS, EN, SAE, IEC и DIN, со стартерным током от 100 до 1200 А. Прибор проверит реальный уровень заряда, степень износа батареи, ее внутреннее сопротивление и ряд других важных параметров, а также задокументирует результат для предъявления претензий поставщику или подтверждения необходимости замены для владельца авто.

УНИВЕРСАЛЬНАЯ ТРАНСМИССИОННАЯ ЖИДКОСТЬ

Новинка под названием ZIC Multi Vehicle ATF предназначена для работы в коробках-автоматах большинства автомобилей из США, Японии и Кореи. Такая универсальность стала возможной благодаря тому, что в этих странах действует единый стандарт для трансмиссионных жидкостей JASO-1A. Если же говорить конкретно об этом продукте, то он даже превосходит требования указанного стандарта и обладает отличными антифрикционными свойствами, термоокислительной стабильностью, хорошей низкотемпературной текучестью, а также совместим со всеми используемыми уплотнительными материалами. Банка емкостью 4 л стоит в магазинах примерно **1000 руб.**



ОЧИСТИТЕЛИ САЛОНА И ПОКРЫШЕК



Ассортимент очистителей FILL Inn пополнился препаратом для очистки салона FL043. Его состав – симбиоз двух технологий: «микровзрывного дробления» загрязнений и «активного нейтрализатора». Кроме того, в жидкость введены фильтры, защищающие от ультрафиолетовых лучей. Очиститель не стекает с вертикальных поверхностей, имеет приятный запах, а съемная щетка удобна в работе. Рекомендованная розничная цена флакона емкостью 650 мл – **120 руб.**

ЗАРЯДНОЕ УСТРОЙСТВО

Зарядное устройство «СОРОКИН 12.98» полностью автоматическое и имеет поэтапный режим зарядки – в девять стадий. Оно безопасно для электроники автомобиля и может быть подключено к батарее без ее отключения от бортсети, в том числе на все время зимнего хранения. Поэтому особенно важно наличие энергонезависимой памяти, сохраняющей режим в момент случайного отключения питания.

Зарядное устройство можно соединить с аккумулятором разными способами: «крокодилами», штекером к прикуривателю, кольцевыми клеммами или специальным разъемом. Емкость батарей должна лежать в пределах 6...160 А·ч. Ориентировочная цена новинки – **2500 руб.**

ГЕРМЕТИК ДЛЯ ШИН



Герметик Slime Quick spair поможет избежать экстренной замены колеса в дороге. После его применения в случае прокола, как полагают поставщики этого препарата, можно проехать 800 км со скоростью до 105 км/ч. Состав создан на водной основе и, как написано в инструкции, способен заделать в покрышке отверстия диаметром до 6 мм. Герметик безопасен для датчиков давления в шинах, негорюч и нетоксичен, что подтверждено Международной организацией по стандартизации. Поставщик, компания «Сапфир», назвал рекомендуемую цену баллона емкостью 500 мл – **550 руб.**





ПРИОРИТЕТНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

«Приора» уже старожил АВТОВАЗа. **Максим Сачков** знает обо всех значимых и любопытных изменениях из недавнего прошлого и недалекого будущего этой машины. Фото **Георгия Садкова**.

Десятое семейство рождалось в 1990-х. Во многом поэтому новые модели наряду с неплохими характеристиками получили кучу болячек, от которых пытались избавиться на протяжении всего жизненного пути. Исцелиться полностью так и не удалось.

Принявшая эстафету «Приора» страдала не столько от конструктивных просчетов, сколько от качества устанавливаемых на нее деталей. Именно с этим были связаны многие изменения и доработки. Кроме того, она, как топовая модель, первой примеряла новые агрегаты и оборудование, чтобы оставаться конкурентоспособной. На ней проверяли оригинальные технологии и материалы, обкатывали самые свежие, порой даже рискованные решения. Она же стала и полигоном для проверки французских методик контроля готовой продукции.

Сегодня модель развивается в двух основных направлениях: во-первых, совершенствуют ходовые качества, модернизируют двигатели, трансмиссию, шасси, во-вторых, улучшают ездовой комфорт (акустика, эргономика, дополнительное оборудование). Чтобы поддержать продажи, на следующий год запланировали рестайлинг, а смена модели намечена на 2016 год.

Это краткая справка, теперь переходим к деталям.

ЧТО ЕЩЕ НОВОГО В «ПРИОРЕ»

Транспортировочная сетка на универсале, которую можно повесить вертикально, отделив салон от багажника.

Планируют на конвейере заливать в двигатель и коробку передач синтетическое масло вместо минерального. Это не только благотворно отразится на характеристиках автомобиля и долговечности узлов, но и позволит отказаться от обязательного на сегодня ТО на 3000 км.

Верхние опоры амортизаторных стоек фирмы «Анвис» (Anvis). Задние амортизаторы с уменьшенным диаметром корпуса и импортными сальниками. Сигнализация о том, что водитель не пристегнулся. Чуть позже появится и для сидящего рядом пассажира. Рано или поздно появится автомат. Об одном варианте читайте через три страницы.



Мультимедиа на «Приоре» начинались с аудиосистемы. Оборудование поставляли две российские фирмы, собирающие аппаратуру из импортных комплектующих, – «Электросфера» и «Уралавтокомплект». Причем вдобавок к радио и CD-проигрывателю есть «хэндс фри», USB-разъем, «блютус». Второй шаг – навигационная система. Ее управление вынесено на подрулевой переключатель, а картинка выводится на дисплей между приборами. Не за горами мультимедийная система с 7-дюймовым дисплеем, выходом в Интернет и оповещением при аварии. Стоит заметить, что на фоне конкурентов, сравнимых по цене, трудно найти автомобиль, укомплектованный богаче.



«Приору» все больше накачивают оборудованием, позволяющим с комфортом существовать в далеко не мягком российском климате. В конце прошлого года комплектации «Люкс» и «Норма» получили ветровое стекло с электрообогревом. Комфортную температуру в салоне поддерживают климатические установки, – поставщики прежние: «Панасоник» и «Халла». На передних сиденьях появится модернизированный обогрев с трехступенчатой регулировкой. Нагревательные элементы в спинке и подушке автоматически включаются и отключаются, поддерживая нужную температуру. Кроме того, появятся предпусковые подогреватели. Для комплектации «Норма» – попроще (по большей части в расчете на северные районы России), для «Люкса» – с таймером и дистанционным управлением. Естественно, эти заказы поручили ведущим фирмам: «Вебасто» и «Эбершпехер».

С переходом модельного ряда на Евро-4 все «приоры» получили иные программные настройки, нейтрализатор с увеличенным содержанием драгметаллов и электронную педаль газа. Последняя не только делает двигатель послушнее и экономичнее, но и призвана подружить его в недалекой перспективе с электронными ассистентами – системами стабилизации, «старт-стопом», круиз-контролем. Кстати, уже со второй половины 2012 года на «приорах» появится ABS 9.1, которая быстрее, компактнее и дешевле нынешней антиблокировочной системы восьмого поколения. В блоке управления заложены алгоритмы ассистента торможения (BAS) и системы динамической стабилизации (ESP). Мало кто знает, что «Приора» – первая отечественная модель с мультиплексной проводкой, она проложена в передних и задних дверях. Более того, для антиблокировочной системы и системы пассивной безопасности внедрят цифровую шину быстрой связи CAN. Ее преимущества: точнее, быстрее, надежнее, лучше помехозащищенность.





С этого года на «приоры» стали устанавливать новые L-образные подголовники. Они не только не ухудшают обзорность, но и легко ходят, при этом не гремят в направляющих. С начала 2013-го планируют обновить передние сиденья в расчете на боковые эйрбеги. Последние для АВТОВАЗа разрабатывала фирма «Таката-Петри» – один из лидеров в производстве систем пассивной безопасности. Кстати, на «Приоре» надувные мешки вытянутой формы защищают не только тело, но и голову, частично выполняя функции недоступных для бюджетных моделей шторок безопасности. Новые кресла получат более высокую спинку со ступенчатой регулировкой наклона и изменяемую по углу подушку. В заднем ряду появится функциональный подлокотник с удобными нишами и подстаканниками (у седанов) и крепление детского кресла «изофикс».

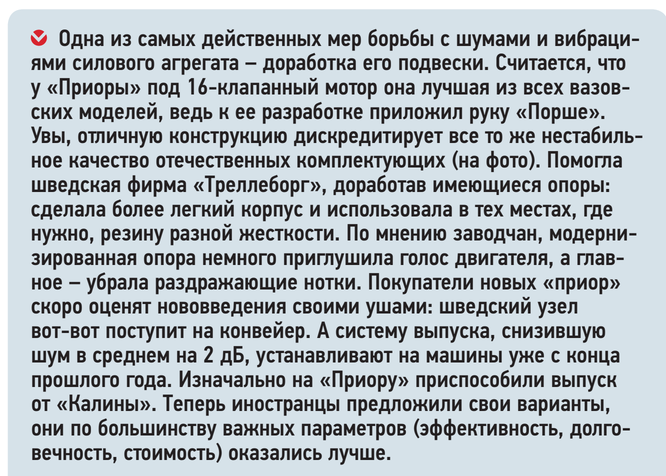


С начала 2011 года перешли на модернизированную коробку передач с индексом 2112, передающую крутящий момент 145 Н·м. Усилили валы, внутренний механизм привода и сопряженные детали, сделав агрегат равнопрочным и более надежным. Чуть позже внедрили новый привод переключения. Машины с ним легко отличить по светлой вставке на рычаге. Работает он четче, уменьшились люфты в соединениях, снизились неприятные вибрации. Следующий шаг – тросовый привод, он в планах следующего года. Но тут понадобится больший объем переделок: нужно серьезно доработать коробку и даже изменить схему подвески силового агрегата. Извечный вопрос – когда будет автомат? И какой? Классический автомат и вариатор устанавливать не планируют, хотя такие машины испытывали. (Об одной из них читайте ниже.) Сейчас думают над роботом на базе механической коробки. Ориентировочно он появится в конце 2013 года.



Только ленивый не хулил передние сиденья «десятки». Но стремление сделать лучше приводило только к худшим результатам. Например, поменяли ворсовое покрытие на полу – пряжка ремня безопасности стала цеплять за ковер, что сократило продольную регулировку. Поменяли набивки, уменьшив сползание тела и улучшив боковую поддержку, но при этом опустили на 12 мм точку Н, отчего посадка стала неудобной. Сейчас основные недочеты вроде устранили – изменили упругость пены в поясничной зоне и установили механизмы регулировки с удлиненными салазками (ход увеличился на 16 мм). Кроме того, чтобы избавиться от скрипов и заеданий при регулировках, стали иначе изгибать трубы передних опор, чтобы те не деформировались. Применив порошковую окраску, получили ровное и долговечное защитное покрытие. Скоро механизм перемещения прикроет пластиковая облицовка.

Одна из самых действенных мер борьбы с шумами и вибрациями силового агрегата – доработка его подвески. Считается, что у «Приоры» под 16-клапанный мотор она лучшая из всех вазовских моделей, ведь к ее разработке приложил руку «Порше». Увы, отличную конструкцию дискредитирует все то же нестабильное качество отечественных комплектующих (на фото). Помогла шведская фирма «Треллеборг», доработав имеющиеся опоры: сделала более легкий корпус и использовала в тех местах, где нужно, резину разной жесткости. По мнению заводчан, модернизированная опора немного приглушила голос двигателя, а главное – убрала раздражающие нотки. Покупатели новых «приор» скоро оценят нововведения своими ушами: шведский узел вот-вот поступит на конвейер. А систему выпуска, снизившую шум в среднем на 2 дБ, устанавливают на машины уже с конца прошлого года. Изначально на «Приору» приспособили выпуск от «Калины». Теперь иностранцы предложили свои варианты, они по большинству важных параметров (эффективность, долговечность, стоимость) оказались лучше.







Валерий Павлович КОЗЕНКОВ, ведущий специалист проекта «Приора»

Если выдержим все сроки, во второй половине 2013 года с конвейера пойдут рестайлинговые «приоры». Внешне автомобиль не сильно преобразится: получит фары с дневными ходовыми огнями, иные решетки радиатора, новые задние бамперы и фонари. Основные изменения коснутся интерьера. Освежим панель приборов: появится другой приборный щиток, центральная консоль с большим мультимедийным экраном, отдельная пепельница в форме стакана, свежий дизайн управления климатом, новый руль. Как опцию планируем кожаный салон, – в середине 2012 года сделаем пробную партию, чтобы оценить реакцию потребителей.



«Приора» посвежела лицом – с начала года люксовые модификации щеголяют новыми бамперами с модернизированными решетками радиатора. А с середины лета в них стали встраивать и противотуманные фары, которые немного припозднились из-за дополнительной омологации. До конца этого года мини-фейслифтинг затронет и рядовые версии. Обновленные элементы не только омолодили модель, но и позволили «Приоре», пока единственной из прежних моделей, уложиться в требования по защите пешеходов.

Модернизировали зеркала, чтобы вписаться в более жесткие нормы обзорности: зона видимости должна быть больше. Удалось с запасом выполнить новые требования и даже получить от международного сертификационного органа UTAC переходящее звание «Лидер по зонам безопасности». Корпуса новинок окрашивают в цвет кузова и снабжают повторителями поворотников. Естественно, как и раньше, отражающие элементы получат обогрев и электропривод для регулировки.



САМОХОД

Автоматической трансмиссией нынче никого не удивить. Разве что покупатели продукции АВТОВАЗа все еще не в курсе. Но одну «Приору» с АКП Сергей Мишин все-таки отыскал. Ее показал Александр Варнавский, инициатор проекта, руководитель компании «Трансмиссионные системы».

Прототип уникального в своем роде автомобиля и вправду существует в единственном экземпляре. Построили его отнюдь не для продажи – необходимо было оценить потребительские качества «Приоры» в «автоматическом» исполнении.

Ради этого к стандартному приоровскому мотору с электронной педалью газа пристыковали вариатор CVT (трансмиссия с постоянно изменяемым передаточным отношением) второго поколения. Воплощение не кустарное, – помимо тольяттинских «Трансмиссионных систем» в создании прототипа приняли участие бельгийская «Панч» (Punch) и немецкая «Бош». Иностранцы предоставили адаптированный (в первом приближении) к «Приоре» вариатор и создали новый контроллер ЭСУД, имеющий канал связи с «мозгами» CVT, что позволило каждому из агрегатов учитывать режим работы соседа.

На первый взгляд, ни снаружи, ни внутри машина от серийной не отличается. Даже селектор режимов движения с хромированным набалдашником напоминает обычный рычаг, – фиксирующая кнопка расположена с тыльной стороны. И лишь отсутствие педали сцепления намекает на необычность начинки.

Изменение ходовых качеств совпало с прогнозами: слегка ощутимая задержка при трогание и равномерный разгон под аккомпанемент поющего на одной ноте мотора. Впрочем, эту Америку открыли задолго до меня. А вот что поразило на самом деле – непривычная для вазовского авто степень комфорта. Низкий уровень шума и почти полное отсутствие вибраций объясняется просто: с вариатором двигатель трудится в узком диапазоне оборотов, без переходных режимов и частого резкого «закручивания». Есть и другие бонусы – мягкая работа благоприятно скажется на потреблении топлива и сроке службы цилиндро-поршневой группы.

Наличие автомата на недорогой иномарке сегодня означает прибавку к цене в размере 35–40 тысяч рублей. Если «Приора» с CVT удержится в этой нише, успех тюнинговой версии обеспечен! ЗР



«Приора» с вариатором существует пока в одном экземпляре.

Селектор выбора передач – единственное внешнее отличие от серийной модели.




Rexona men
Unilever
ОН
НИКОГДА
НЕ СДАЕТСЯ
Реклама
48ч
защита
ЗАЩИТА
НАДОЛГО
Rexona men
Rexona men
Rexona Men
48 часов непрерывной защиты*
*антиперспиративной
**новый антиперспирант аэрозоль/ролик Rexona Энергия приключений

ПЛАНОВОЕ УБИЙСТВО

Почему дороги в России даже в мегаполисах часто напоминают испытательный полигон, а автомобиль стареет быстрее, чем за границей? Что влияет на преждевременный износ ходовой части? Установив на машину измерительное оборудование, на эти вопросы попытался ответить кандидат технических наук, специалист НАМИ в области нагруженности, прочности и долговечности автомобилей и их агрегатов **Александр Эйдельман**.



ЕЗДА ИЛИ ИСПЫТАНИЯ?

Наши городские дороги – это, во-первых, изобилие неровностей, появляющихся после очередного ремонта (качество строительства неудовлетворительное!). Во-вторых, множество искусственных препятствий: коммуникационные колодцы, дождеприемники ливневой канализации, деформационные швы на эстакадах, мостах и в туннелях.

Чтобы выяснить, как естественные и искусственные препятствия на городских улицах влияют на здоровье автомобиля, я провел дорожные испытания, фиксируя вертикальные ускорения на передних амортизаторных стойках. Располагая этими данными, а также показателями колеблющихся масс и весовыми характеристиками машины, можно оценить вертикальные нагрузки, возникающие при движении. Чем выше скорость и хуже дорожное покрытие, тем они внушительнее. Сделанные замеры позволили оценить частоту появления ускорений и их диапазон (от минимума до максимума), зависящий, в том числе, от глубины и высоты неровностей. Из всех этих факторов и складывается общая динамическая нагруженность, непосредственно влияющая на долговечность автомобиля и дороги.

ТИШЕ ЕДЕШЬ… ДОЛЬШЕ ПРОЕЗДИШЬ

Небольшой участок отремонтированной дороги с новым ровным асфальтом. При скорости 60 км/ч максимумы вертикальных ускорений стоек подвески находятся в диапазоне до 2,2g. При таких значениях нагрузка на колесо увеличивается не более чем на 2% по сравнению со статическим состоянием. Побольше бы таких дорог! А теперь добавим стандартно (то есть безобразно) встроенные колодцы. Значения ускорений возросли до 12–13g, а нагрузка на колесо – почти на 90% (см. график).

На другой дороге с колодцами и нашлепками от ямочного ремонта картина совсем плохая: ускорения достигают 23g, при этом вертикальная нагрузка увеличивается почти втрое. И если такие ускорения и нагрузки будут возникать постоянно, то ресурс ходовой части уменьшится минимум в два раза. Еще хуже на участке с разбитой, провалившейся брусчаткой, наспех залатанной нашлепками асфальта и вдобавок усеянной крышками колодцев. При скорости автомобиля всего лишь около 10 км/ч ускорения на стойках подвески достигают 15g. Торопиться на такой дороге не советую – пробоев



С ростом скорости увеличиваются нагрузки на подвеску и кузов, когда колеса попадают на неровности. На скорости 20 км/ч показатели увеличились в полтора раза, а при 60 км/ч – более чем вдвое.

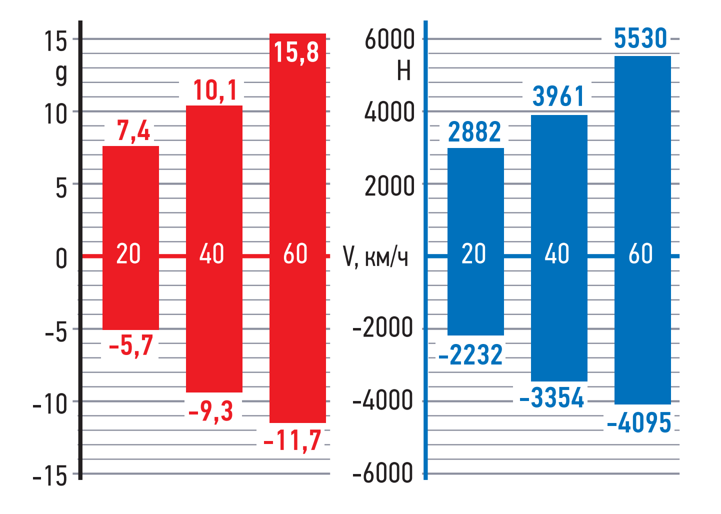
Автомобиль – весьма чувствительная колебательная система: даже на небольших скоростях он реагирует на еле заметные неровности высотой от 10 мм.

Так изменяются вертикальные ускорения (g) и динамические нагрузки (Н) в зависимости от скорости.

подвески, чреватых серьезными последствиями, не избежать.

От небрежно обустроенных колодцев страдает не только автомобиль, но и дорожное покрытие. Растущие вертикальные нагрузки усиливают трение между колесами и дорогой – возникают трещины, постепенно выкрашивается и проседает асфальт, перекашивается горловина колодца. А дальше – как снежный ком с горы: чем больше машин проедет по колодцу, тем серьезнее разбивается асфальт и тем выше нагрузки на ходовую часть. При этом очевидно, что автомобили с более жесткими подвесками и большей массой усугубляют ситуацию.

Графики вертикальных ускорений при движении в туннелях и по эстакадам напоминают густую расческу с выломанными зубьями. Пики, возникающие с ритмичной частотой, – это переезды через деформационные швы. На эстакадах их металлические разделители расположены обычно над каждой опорой через 50–100 м.



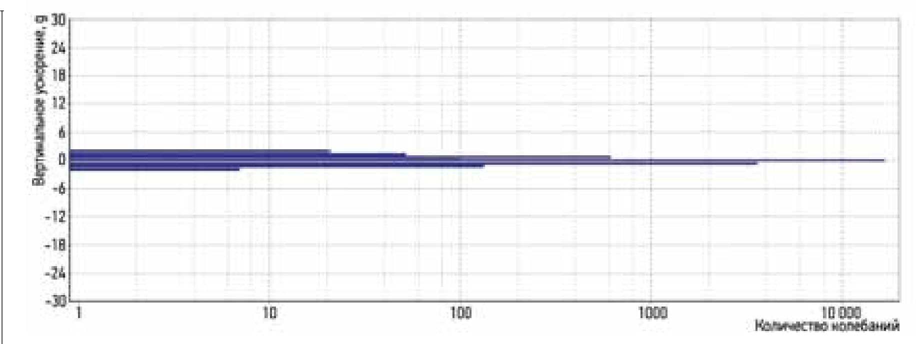


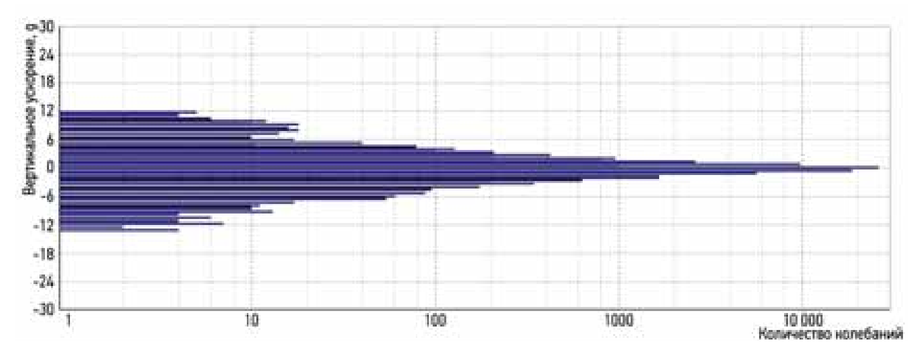
Обрезиненный воротник вокруг горловины колодца снижает динамические нагрузки, продлевая жизнь дороге и автомобилю. Из прочих улучшений, перенятых у иностранных коллег, – объединение отдельных несущих балок эстакад в непрерывные пролеты (так называемые температурно-неразрезные), что уменьшает число деформационных швов.

Пока конструкции свежие, ускорения небольшие (2,0–3,5g), то есть вертикальная нагрузка на покрытие увеличивается лишь на 2–3%. Но при высокой плотности потока покрытие в колее быстро изнашивается, выбивается асфальт рядом с металлическими разделителями. В результате даже на сравнительно новых, но уже разбитых эстакадах при переезде автомобиля через деформационные швы со скоростью 60–70 км/ч нагрузки на колесо увеличиваются в 2,3–2,6 раза по сравнению с номинальной.

СВЕТ В КОНЦЕ ТУННЕЛЯ

Нельзя сказать, что для улучшения дорог ничего не делается. Растут объемы ремонтно-восстановительных работ, приходят новые технологии и материалы, а вместе с ними иные конструкции и схемы расположения дорожных сооружений. И в то же время нынешние нормативные документы на дорожное строительство не обязывают «выглаживать» колодцы, температурные швы, люки ливневой канализации. Множество старых конструкций требуют модернизации, а новодел часто не выдерживает и года эксплуатации из-за несоблюдения тех самых прогрессивных технологий при строительстве и последующем ремонте. Результаты мы постоянно ощущаем под колесами своих автомобилей и на своем бюджете: расходы на запчасти и внеочередные ремонты немалые. ЗР





Почувствуйте разницу: распределение вертикальных ускорений на хорошей дороге (верхний график) и на плохой. По вертикальной оси отложены ускорения стоек, по горизонтальной – сколько раз они возникали. Чем шире «пучок», тем больше динамическая нагрузка на автомобиль.

ВЕРТИКАЛЬНЫЕ УСКОРЕНИЯ НА СТОЙКАХ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ ПРИ ДВИЖЕНИИ ПО МОСКОВСКИМ ДОРОГАМ

Улица	Описание участка	Скорость, км/ч	Ускорения на левой стойке, g			Ускорения на правой стойке, g		
			min	max	σ*	min	max	σ
Саввинская наб.	новое асфальтовое покрытие, колодцы	50–60	–8,3	12,0	0,46	–13,1	12,2	1,06
	новое асфальтовое покрытие, колодцев нет	50–60	–1,0	1,2	0,11	–1,5	2,2	0,26
Краснопресненская наб.	старое покрытие, ямочный ремонт покрытия, колодцы	50–60	–7,6	23,5	0,74	–19,7	22,8	0,80
	новое асфальтовое покрытие, колодец	25–30	–6,6	12,2	0,40	–6,4	10,8	0,70
Б. Пироговская ул.	старое покрытие, ямочный ремонт, колодцы	50–60	–8,3	11,2	0,60	–10,1	10,6	0,82
Пр-т Жукова	новое асфальтовое покрытие, колодцы	65–70	–9,5	5,2	0,40	–8,4	6,2	0,60
Баррикадная ул.	разбитая брусчатка с асфальтовыми заплатками, колодцы	около 10	–9,3	9,7	1,12	–14,0	15,2	1,78

*σ – среднеквадратичное значение ускорений; чем оно ниже, тем ровнее покрытие.



ДИОДЫ – В МАССЫ

Светодиоды – наиболее вероятные преемники ксенона в фарах – открывают новые горизонты в автомобилестроении, делая езду более комфортной и безопасной. Чтобы выведать все инженерные хитрости, Кирилл Милешкин отправился в гости к «Ауди» и «Опелю».

Головной свет в современном автомобиле должен быть многофункциональным. Однако и у навороченной ксеноновой фары возможности ограничены. Причем разгуляться управляющей электронике не дают сами источники света, ведь их всего два, по одному в каждой фаре. Даже крутясь, как зенитка при авианалете, «прожектор» не сможет охватить своим лучом одновременно и дорожный знак на левой обочине, и примыкание дороги, и приткнувшийся справа грузовик без габаритных огней. Кроме того, при встречном разъезде водитель фактически лишается помощи левой фары: та, чтобы не ослеплять, упирает взгляд в асфальт.

А вот в светодиодную фару можно уместить по паре десятков источников света, и каждый будет освещать свой сектор перед машиной. Еще один плюс такой конструкции: диоды долговечнее ксенона (заявленный срок службы до 100 тысяч часов, фактически весь срок жизни автомобиля). И вдобавок относительно недороги в производстве (речь о самих лампах, а не о фаре в сборе с умными вспомогательными системами). Поэтому светодиоды мало-помалу появляются в автомобильной оптике. «Ауди» и «Опель» сделали следующий шаг, создав новое поколение многорежимного головного освещения.

7 отражателей с диодами ближнего света и дневных ходовых огней

Указатель поворота и стояночный свет

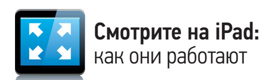
4 линзы с диодами дальнего света, по 4 диода в каждой

Специфика светодиодных фар позволяет придать им любую форму, перекомпоновав отдельные сегменты. Настоящий подарок для дизайнеров!

СЕКЦИИ ПО ИНТЕРЕСАМ

На топовые модели «Ауди» сейчас устанавливают фары двух типов. Адаптивный биксенон с приставкой «плюс» перенастраивает пучок в зависимости от скорости, принятого в стране лево- или правостороннего движения и наличия встречных или попутных автомобилей. Значительную часть подсказок он получает от навигационной системы, меняя блюда из светового меню с ненавязчивостью вышколенного официанта. Отправлены в отставку противотуманные фары, а переключение ближнего и дальнего света доверено автоматике. К услугам водителя есть городской, пригородный, магистральный, всепогодный режимы и режим проезда перекрестков.

В более современных светодиодных фарах набор удобств тот же, но реализовать их проще – за счет нескольких источников света. Доплату за них





Человек направляет луч фонарика, имитирующего встречную машину, на «Ауди» со светодиодными фарами – и свет расступается перед ним, как море перед Моисеем. Прогалина послушно следует за человеком, если он делает шаги в сторону. Умные фары берегут глаза не только встречных, но и попутных водителей.

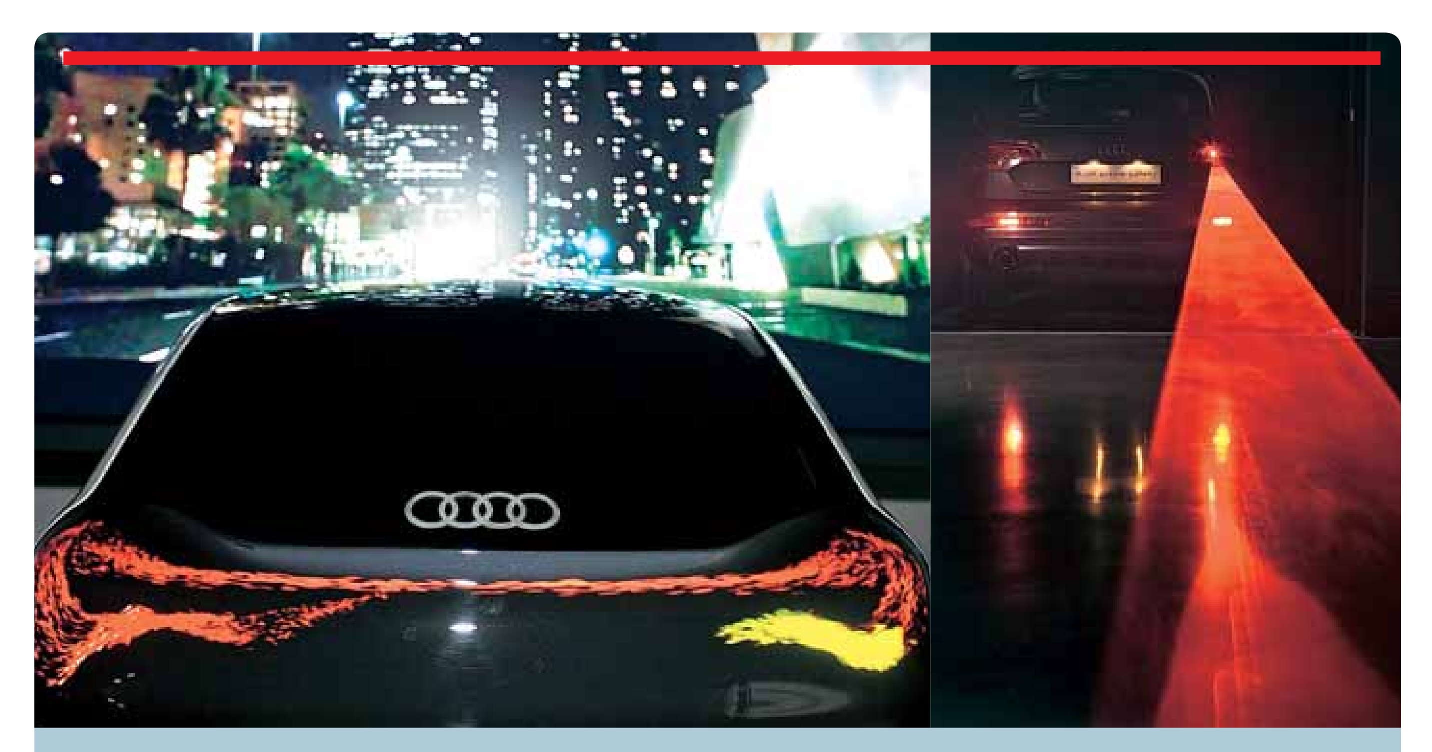


просят немалую даже по сравнению с ксеноном, но не из-за сверхспособностей, а по причине довольно скромных объемов выпуска. Отказаться от коррекции фары в вертикальной плоскости светодиоды не позволяют. Зато по горизонтали каждый светит строго в отведенный сектор. При приближении встречной машины по сигналу с камеры начинаются чудеса. Чтобы не слепить водителя дальним, достаточно притушить всего два-три источника света, направленных ему в глаза. Остальные полтора десятка продолжают работать! В результате – максимальный комфорт обоим рулевым. А по мере приближения к впереди идущему автомобилю электроника постепенно опускает пучок света, ориентируясь на задние габаритные огни. Эти две доработки, очевидно, через пару лет уже пойдут в серию.

ДЕСЯТЬ ЛЕТ, ПЯТЬ ПОКОЛЕНИЙ

Опелевская система адаптивного головного освещения AFL (Adaptive Forward Lighting) готовится выйти уже в пятом поколении. Как и в Ингольштадте,

Разложенная на компоненты светодиодная фара выглядит внушительно. За кадром остались вентиляторы охлаждения (подобие кулеров в системном блоке компьютера), поддерживающие температурный режим внутри фары.



О ЧЕМ ЕЩЕ ФАНТАЗИРУЮТ В «АУДИ»

В «Ауди» не прочь позволить себе некоторые вольности в думах о перспективной светотехнике. Например, предлагают покрыть кузов так называемыми органическими светодиодами. Паста, нанесенная тончайшим слоем, светится при подаче электрического напряжения. Горящие глаза технологов подсказывают, что заменой только стандартной оптики они не ограничатся. Внешняя подсветка кузова может выражать настроение водителя, а целое световое панно – информировать о маневрах едущих сзади. Правда, материал не переносит температур выше 80 °С. Да и никаким ГОСТам такая светотехника не будет соответствовать.

Наиболее приближена к серийной новая конструкция заднего противотуманного фонаря – сюда приспособили лазер. В дождь или туман его лучи, расходящиеся в форме треугольника, отлично видны. В ясную погоду проекция лазера на дорожное полотно в виде алой поперечной линии убедительно обозначает безопасную дистанцию.

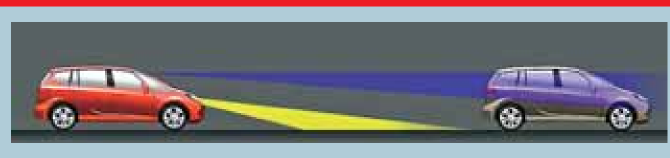
в Рюссельсхайме остановили выбор на светодиодах. Ключевое отличие в том, что в качестве основного света взяли дальний. Разумеется, в городе и на освещенных дорогах задействованы другие режимы, но вне их включается полная иллюминация. Схож и принцип действия: как только камера фиксирует встречный или попутный автомобиль, слепящие светодиоды убавляют яркость. Но не гаснут полностью, чтобы не создавать эффект выбитых зубов.

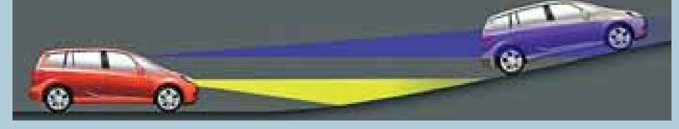
В отличие от коллег, решившихся только на статическую презентацию, опелевцы провели для нас тест-драйв по дорогам общего пользования. Подтверждаю: ни один из десятков попавшихся на пути водителей не был ослеплен. За изменением световой границы я наблюдал с восторгом ребенка, впервые увидевшего новогоднюю гирлянду. Представляете, «Инсигния» даже дарит яркие лучики попутной машине. Ее водителю лучше видно обочины и придорожные знаки, хотя при взгляде в зеркала заднего вида кажется, что горит обычный ближний свет.

В ответ на вопросы, сколько стоит опция и когда появится на рынке, специалисты лукаво улыбались. Однако утверждали, что готовы запустить светодиодные фары в серию чуть ли не прямо сейчас. Светотехника уже обкатана и заточена под дизайн «Инсигнии», рестайлинг которой, судя по всему, презентуют на осеннем салоне в Париже. Вряд ли кто-то из массового сегмента сможет опередить компанию «Опель».

Но сколько попросят за такие фары? Думаю, даже двойное удорожание относительно ксеноновых – отличное предложение. Правда, для премиальных «Ауди» разница наверняка будет больше. Зато на российских дорогах пользу от такой опции трудно переоценить.

Однако есть существенное «но»: омыватель фар для светодиодной матрицы «Опеля» пока не предусмотрен, что в наших условиях немаловажно. Да и сомнительно, что он будет эффективно работать при столь сложной форме и обширной площади фары. В общем, разработчикам еще есть к чему приложить голову. ЗР





«Зафира Турер» и «Астра GTC», последние новинки марки, обладают чуть более широкими способностями, нежели «Инсигния». Камера «Опель ай» (Opel Eye) оценит дистанцию до впереди идущей машины и направит свет ниже ее зеркал заднего вида. Умному «глазу» не помешает даже рельеф местности: завидев уходящее вверх полотно дороги, электроника смело поднимет взгляд – и, разумеется, откорректирует его после того, как сама машина пойдет на подъем.





AFL пятого поколения (на нижнем снимке) деликатно обходит те объекты, которые может побеспокоить своим светом. В реальности это выглядит столь же четко и эффектно.

ИСТОРИЯ AFL-ФАР ОТ «ОПЕЛЯ»

В 2002 году, когда опелевцы выпустили первое поколение AFL, биксеноновые фары еще были достаточно редки. В Рюссельсхайме же их научили поворачиваться на угол до 15° в каждую сторону и дополнили подсветкой поворотов с охватом до 90°. Представленный вместе с «Инсигнией» в 2008 году свет имел восемь автоматически перенастраиваемых режимов. Учитывая стоимость модели, аналогов на рынке он не имеет и по сей день. Отмечая гигантский шаг вперед относительно предшественника, «Опель» пожаловал системе звание третьего поколения.

МЕСТА НАДО ЗНАТЬ!

Даже искушенные ретроводы признали очередную выставку Сорокина интересной. Находки оценил **Сергей Канунников**. Фото **Георгия Садкова**.

Казалось, всё, что в свое время не сгнило на свалках и вдоль железных дорог, давно найдено, отреставрировано и показано. Каких сенсаций ждать от ретровыставки? Разве что привезут еще десяток-другой шикарных, красивых зарубежных «классиков». Но ведь такие же или примерно такие «мерседесы», «ягуары», «кадиллаки» и даже «хорьхи» верные поклонники ретро уже, как правило, видели.

Но вот уж действительно, кто ищет, тот всегда найдет! А коли нашел – поднимет из руин. Пожалуй, самые замечательные находки нынешней галереи – автобус ЗИС-8 и легкий тягач Т-20 «Комсомолец», которым еще предстоит реставрация. Такие «игрушки» давно на дорогах не валяются.

Может быть, именно на фоне местных новинок те, кто привозит автомобили из-за рубежа, тоже стараются удивить публику небанальными экспонатами. Таких на нынешней выставке тоже хватало. Если не удивлять, то зачем вообще выставляться?

До следующей галереи Сорокина всего полгода. В наш быстрый век – мгновение. Но, может, к сентябрю неутомимые искатели найдут еще что-нибудь интересное, а найденное успеют довести до ума? Где найдут? Места надо знать!



Главная сенсация выставки – «Киев-Спорт» 1959 года. Три гоночных автомобиля построили в авиационном КБ (ныне оно носит имя О. Антонова) в столице Украины. Первый – с мотором «Москвич-407», два других – с волговскими. Машины с пространственной рамой из тонкостенных труб и клепаным алюминиевым кузовом имели съемные крыши – фонари с открывающимися вверх дверями. Почти как у знаменитого «Мерседес-Бенца 300 SL» по прозвищу Галуинг (англ. gullwing – крыло чайки).

Седым поклонникам ретро этот «Руссо-Балт К 12/20» из Политехнического музея известен с детства. Его реставрировали еще в 1960-х. Машина 1911 года с 20-сильным двигателем до конца 1930-х служила частному владельцу. Поверить в это теперь трудно!

Знаменитая «Татра-87» работы великого Ганса Ледвинки. Необычный обтекаемый кузов, сзади двигатель V8 с воздушным охлаждением. Именно такие, послевоенные версии в небольших количествах поставляли в СССР.



Редкий «Кайзер-Даррин» – творение почти забытого ныне американского концерна «Кайзер-Нэш». В 1950-х фирма безуспешно пыталась бороться с автомобильными китами Большой тройки. Родстер 1954 года удивил современников, конечно, не 90-сильным шестицилиндровым мотором, а необычным дизайном и дверями, сдвигающимися в передние крылья. Покупателей на оригинальную машину нашлось совсем немного: сделали лишь 426 экземпляров.



Найти ГАЗ-53 в таком состоянии очень и очень непросто. Бойцы трудового фронта жили, как известно, негероической жизнью и бесславно кончали свой век в металлоломе.

Еще одна прекрасная работа мастерской Евгения Шаманского – санитарный фургон на шасси трехтонки. Под именем ЗИС-44 такие автомобили понемногу выпускали во время Великой Отечественной. А на втором плане – автобус ЗИС-8, реставрацию которого уже начали.



СКОЛЬКО ВЕШАТЬ В ГРАММАХ?

Машина не фотомодель, но рост и масса для нее не менее важны. Вооружившись линейкой и весами, любопытное исследование провел **Кирилл Милешкин**.

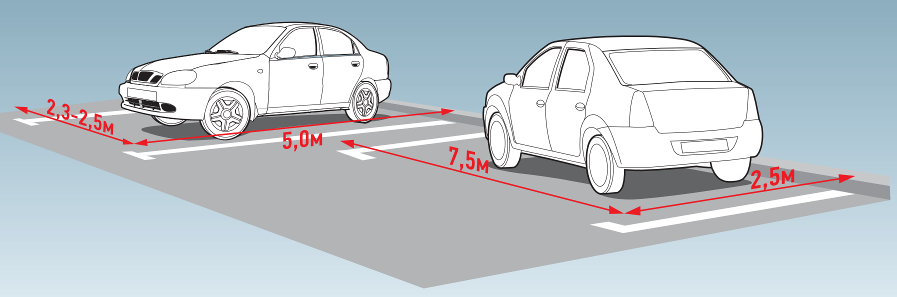


Тягу некоторых россиян к гигантомании могут удовлетворить только автомобили США. Популярный в прошлом «Хаммер-Н2» полной массой 3901 кг подразумевал наличие у водителя категории С в правах. Собиравший эти машины АВТОТОР внес ряд изменений, позволивших вписывать в ПТС 3493 кг.

Эталоном развесовки по осям принято считать пропорцию 50:50. Текущий регламент Формулы-1, королевы автоспорта, обязывает конструкторов соблюдать баланс 46,5:53,5 в пользу задней оси. У массовых переднеприводных моделей на ведущую ось порой приходится более 60% массы (например, у купе «Рено-Лагуна» – 64%), а у заднемоторного «Порше-911» примерно та же доля приходится на корму. Другими словами, переоценивать важность идеальной развесовки все же не стоит.



Российские ГОСТы и СНиПы оговаривают минимальные размеры парковочного места для перпендикулярно стоящих автомобилей: 5,0 м в длину и 2,3–2,5 м в ширину. Их соблюдение гарантирует комфортное размещение даже самых крупных вседорожников и седанов. Впрочем, еще в прошлом году, когда столичные власти активно взялись упорядочивать расстановку автомобилей около домов, во дворах стали встречаться машиноместа шириной не более полутора метров.





Грузовые автопоезда – самые длинные обитатели трасс. Наиболее скромные по габаритам и весу составы живут в Японии: 36 т полной массы и 16 м длины. В большей части Европы можно вытягиваться до 16,5 м для тягачей с полуприцепом (18,75 м – с прицепом) при весе до 40 т. Российская норма в 20 м дает большую вольницу: можно запрячь в фуру капотный тягач из США. Однако настоящий объект зависти перевозчиков всего мира – Австралия (на фото). Местный закон разрешает движение монстров длиной свыше 50 м, которые при массе до 200 т тянут по пять-шесть прицепов. Автопоезда в три звена встречаются на дорогах США, Канады, Латинской Америки. Длина фирменной скандинавской сцепки составляет 25,25 м при полной массе 60 т.

Для всех современных моделей, до неприличия обросших дополнительным оборудованием, пришла пора строгих диет. Новые материалы помогают сбросить в среднем 4–8% массы. Так, «Мерседес-Бенц GL» похудел по сравнению с предшественником на 100 кг, «Порше-911 Каррера» – на 35 (при этом кузов стал легче на 80 кг), а базовый «Пежо-208» – на все 173 кг. Будущее поколение «Ауди-Q7» избавится от 350 кг, а «Рейндж-Ровера» – сразу от 400–500 кг. Львиная доля экономии придется на кузовные панели. Например, конструкторам новой «пятерки» БМВ удалось «сэкономить» 23 кг только на дверях. Двигатели на общем фоне выглядят второстепенными персонажами: рядные «шестерки» того же БМВ весят всего 165 кг с навесным оборудованием, «голый» V8 от AMG объемом 5,5 л – 172 кг.

Килограммы колеса относятся к неподрессоренным массам. Диск диаметром 16 дюймов с покрышкой 205/55 весит примерно от 14 кг (кованый диск с самой легкой шиной) до более чем 22 кг (тяжелая шина на стальном штампованном диске). Если у покрышек разброс по массе невелик (да и выбирают их чаще по другому параметру), то «ковка» легче стального аналога аж вдвое. А вот литые диски не самых именитых брендов иногда оказываются даже тяжелее заводской штамповки.







BMW 5 Series, кузов E12

Масса, кг	1240
Габариты, мм	4620×1690×1425
База, мм	2636



BMW 5 Series, кузов F10

Масса, кг	1690
Габариты, мм	4899×1860×1464
База, мм	2968



Volkswagen Golf, I поколение

Масса, кг	800
Габариты, мм	3705×1610×1395
База, мм	2400



Volkswagen Golf, VI поколение

Масса, кг	1240
Габариты, мм	4199×1786×1480
База, мм	2578

Появившиеся практически одновременно, «Фольксваген-Гольф» (1974 год) и БМВ 5-й серии (1972) ныне выпускаются уже в шестом поколении. За 40 лет они прибавили по пять центнеров к массе и сотни миллиметров к длине машины и величине колесной базы.

«БОШ» БОРЕТСЯ СО СНОМ

Долгая монотонная дорога или нудное стояние в пробках – и вот она, сонливость, тут как тут. Нечего и говорить, сколь опасен даже секундный провал в объятия Морфея: на шоссе они легко могут стать смертельными! Предотвратить угрозу должны системы, наблюдающие за состоянием водителя: в нужный момент они предложат сделать паузу на чашечку кофе или полчаса сна.

Разница между устройствами заключается в типе сенсоров и алгоритме обработки сигналов от них. Например, можно следить за веками или характером движения глаз. А популярные в автомагазинах приборы «Антисон» и вовсе включают тревогу, когда меняется проводимость кожи с накоплением усталости. Но, оказывается, можно обойтись и без дополнительных датчиков, если автомобиль оборудован электроусилителем руля или системой динамической стабилизации. В этом случае сенсор угла поворота баранки уже присутствует и его сигнал можно интерпретировать как индикатор усталости водителя.

Оказывается, у водителя, которого одолевает дремота, меняется мелкая моторика, движения рулем становятся менее точными, приходится чаще корректировать траекторию. Весьма типичен случай, когда в течение некоторого времени руль неподвижен, а затем вдруг рывком поворачивается на небольшой угол. К этой информации контроллер добавляет данные о длительности поездки, равномерности движения, работе поворотников и времени суток. В итоге рекомендация передохнуть от новой системы «Бош», серийной на «Фольксвагене-Пассат Олтрак», поступает как раз вовремя.



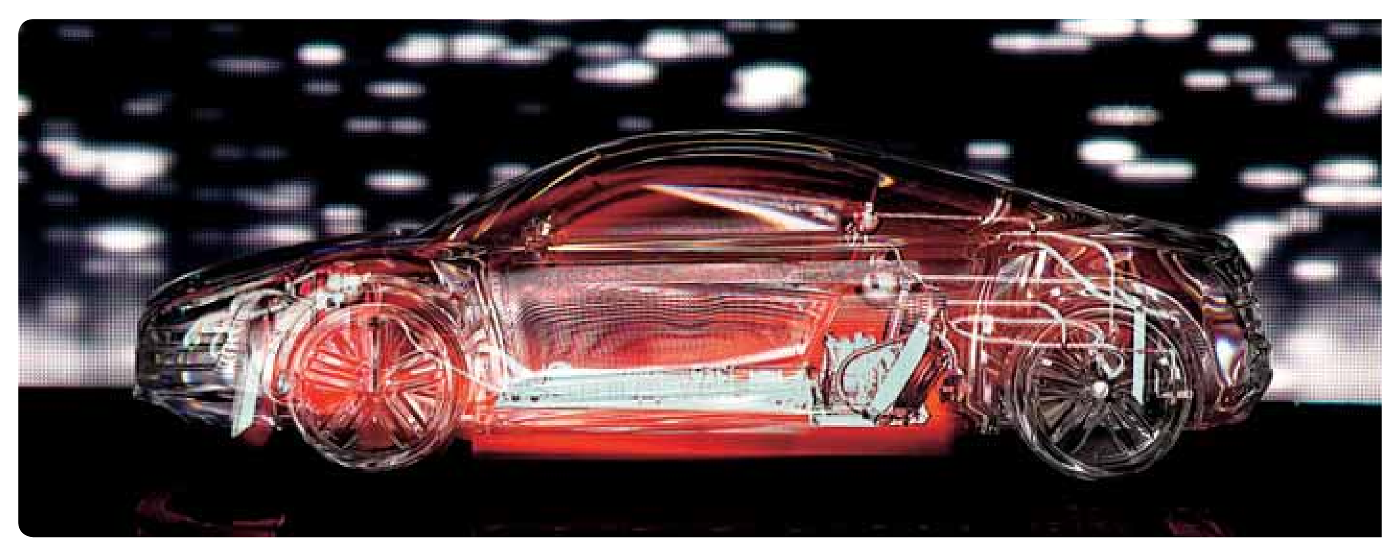
Дело к ночи, машина завиляла – пора остановиться на отдых!

ПРУЖИНЫ СТАНУТ ЛЕГЧЕ

Скоро стальные пружины подвески уйдут в прошлое: компания «Согефи» (Sogefi) научилась делать их из... пластмассы! Речь идет о композитном материале, усиленном стекловолокном. Написать это предложение было куда проще, чем придумать и освоить технологию. Итак, основой новой пружины служит стержень из пропитанного эпоксидной смолой витого стекловолоконного каната диаметром всего в пару миллиметров. На него специальная машина навивает волокна под углом 45° – то в одну, то в другую сторону. Таким образом, торсионные напряжения в получившейся струне превращаются в растягивающие или сжимающие усилия этой навивки. Затем еще мягкая будущая пружина навивается на сердечник из легкоплавкого металла. В печи, при температуре 100 °С, пружина затвердевает и обретает упругие свойства, а сердечник плавится и вытекает из нее.

Что же имеем в итоге? Красивую, нержавеющую и более толстую на вид пружину, которая легче стальной на 40, а то и 70%. Например, для «Ауди-А4» она весила бы 1530 г вместо сегодняшних 2660 г. А это экономия топлива автомобилем и... заводом-изготовителем пружин: новая технология втрое-впятеро менее энергозатратна, чем традиционная. И компания-разработчик очень гордится тем, что будет выбрасывать в атмосферу на 0,5 г меньше CO_2 с каждой желтой, красной, зеленой и т. п. пружины!

Пластиковые пружины справят серийную премьеру на «Ауди-R8 e-tron».



НА ЧЕТЫРЕХ МОТОРАХ

Колесную формулу 4×4 применительно к мерседесовскому спорткару SLS AMG E-Cell можно интерпретировать и так: четыре колеса и четыре мотора. Такое шасси разработано в британском Бриксуорсе и найдет свое воплощение в ограниченной серии, которая выйдет на рынок в 2013 году. Индивидуальные электромоторы для каждого из колес расположены в переднем и заднем мостах и развивают в общей сложности 533 л.с. и 880 Н·м крутящего момента. Так что разгон до сотни за 4 с для этого электроболида – вполне реальная динамика. Но главное, на что рассчитывают разработчики, – возможность абсолютно гибко регулировать распределение тяги по колесам, чего пока не могут самые совершенные системы стабилизации ESP.

Высоковольтные литиево-ионные батареи энергоемкостью 48 кВт·ч разместились в центральном туннеле кузова и оснащены жидкостным охлаждением. Еще два контура охлаждения предназначены для самих электромоторов и силовой электроники. Любопытно, что при экстремально высокой температуре батареи дополнительно охлаждаются... климатической установкой. Ведь лучше вспотеть, чем взорваться.



Вид на электрошасси сзади. Хорошо видны батареи, установленные в туннеле.

Один из электромоторов со снятой крышкой.



МАССАЖ КАК БОНУС

Новый «Кадиллак-XTS» предупредит водителя об опасности, «помассировав» ему определенные части тела. Речь идет о новой системе Cadillac Safety Alert Seat, в которой вибрации подушки сиденья служат сигналами о потенциальных угрозах.

Например, если автомобиль уходит с полосы движения вправо или влево без включения поворотников, то задрожит соответственно правая или левая ягодица. При опасном сближении с препятствием спереди или сзади при парковке вибрирует передняя часть сиденья или задняя. Ну а если задрожала вся подушка, значит, угроза подступила со всех сторон!

«Это как если бы кто-то похлопывал вас по плечу, чтобы привлечь внимание в толпе, – говорит Раймонд Кифер, технический специалист по системам активной безопасности «Джи-Эм». – Использование тактильных ощущений для предупреждения об угрозе столкновения – эффективный и интуитивно понятный способ передачи сигнала, пробивающий завесу визуальной и аудиоинформации, которой водитель и так перегружен». А о полезности новой опции для слабослышащих уже не говорим.

В меню настроек системы можно выбрать тактильные сигналы для дублирования самых разных звуковых или визуальных индикаторов. Взять, к примеру, парктроник. С помощью видеокамер водитель видит происходящее вокруг автомобиля, а на 8-дюймовый ЖК-экран выводятся указания системы. Когда автомобиль движется назад, сиденье генерирует несколько резких импульсов с обеих сторон подушки при первичном обнаружении препятствия, а после этого – повторные импульсы по мере приближения к нему. Одновременно система отслеживает приближение автомобилей, движущихся сзади в поперечном направлении, реагируя на них вибрациями левой или правой частей подушки сиденья.

Чтобы помассировать левую ягодицу, надо выехать на встречную полосу. Шутка.



НА ВЗЛЕТ!

Он наконец взлетел и даже прошел все необходимые сертификационные испытания – нидерландский автолет PAL-V (Personal Air and Land Vehicle). Долой пробки, даешь взлетную полосу! Она, кстати, нужна совсем короткая – всего 165 м, причем сойдет и ровная лужайка. А для приземления хватит и вовсе 30 м, причем посадочная скорость всего 50 км/ч. Это означает, что для получения необходимых навыков будущему шоферу-пилоту понадобится лишь 20–30 часов тренировок.

Двухместная машина – это не самолет и не вертолет, а нечто среднее под названием автожир. Вместо крыльев подъемную силу создает несущий винт, который раскручивается не мотором (он здесь, кстати, бензиновый, мощностью 230 л.с.), а набегающим потоком воздуха. Поэтому для взлета 680-килограммового аппарата и нужен разбег. Тягу создает толкающий пропеллер, расположенный сзади. При езде по дорогам несущий винт складывается и автолет умещается в габариты 4×1,6×1,6 м. В этом режиме запаса топлива хватает на 1200 км, которые можно проехать со скоростью до 180 км/ч. Динамика тоже впечатляет: всего 8 с до сотни.

Ну а что в воздухе? Скорость больше не становится, а вот расход топлива увеличивается, так что пролететь удастся лишь 350–500 км, в зависимости от загрузки.

Ну так что, в авиасалон за новинкой? Придется подождать, пока разработчики найдут инвестора, готового финансировать освоение производства. Машина, однако, настолько инновационная, что оценить будущий спрос довольно сложно.

Гроза пробок на дороге... ...и в воздухе.



ОПАСНОСТЬ РЕАЛЬНАЯ И МНИМАЯ

В конце апреля АВТОВАЗ объявил об отзыве 70 тысяч «грант» и «калин», выпущенных с октября 2011-го по март 2012 года, из-за возможной неисправности в топливной системе и, как выяснилось позже, еще нескольких конструктивных недочетов. В чем причина, как устранить дефекты и нужно ли вообще это делать, разбирались **Геннадий Емелькин** и **Максим Сачков**.



Сообщение об отзыве «лад» вызвало неоднозначную реакцию. Одни многозначительно качали головой: мол, этого следовало ожидать, – другие, наоборот, расценили новость как изменение к лучшему. Ведь настолько глобальную и шумную кампанию по устранению неисправностей Волжский автозавод проводит впервые.

Наше мнение не совпало ни с тем ни с другим. Первым делом успокоим владельцев: ничего страшного, не нужно хвататься за голову и опрометью мчаться к дилеру. Даже в рекомендациях завода, разосланных всем техцентрам для доработки указанных моделей, неоднократно фигурируют слова «возможно» и «при необходимости». Как подтверждение: на машине, на которой устраняли эти огрехи, ничего обескураживающего. Поэтому готовы с уверенностью утверждать: акция носит в большей мере рекламный характер. Она скорее призвана привлечь внимание к продукции, нежели устранить серьезные конструктивные недостатки.

Дилеры уже рассылают всем владельцам машин, попавших в список



Устранить возможный контакт трубок системы питания с тросом сцепления.

Как исправить.
На топливной и пароотводной трубках должны быть установлены гофрооблицовки (у заводской детали номер по каталогу 2190-1104286).

Примечание. Электромонтажные гофры лучше зафиксировать пластиковыми стяжными хомутами. Впрочем, гофры при контакте с тросом тоже быстро протрутся. Чтобы гарантированно исключить эту недоработку, нужно устанавливать дополнительные крепежные кронштейны для топливной магистрали. Это более накладно, вот производитель и ограничился бюджетным вариантом.



Доработать кузов в месте, где установлен бачок омывателя.

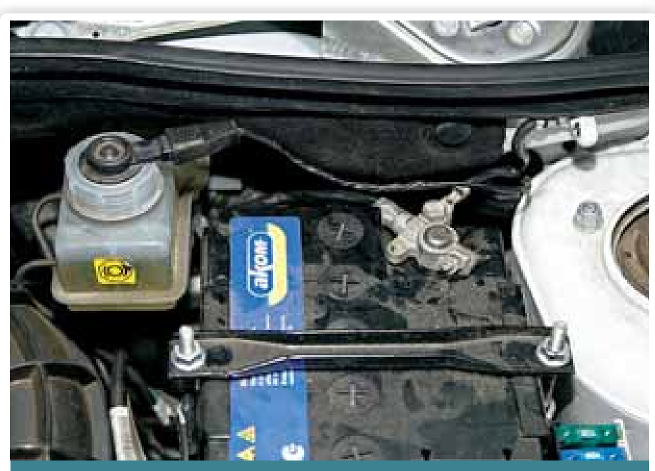
Как исправить.
Наклеить в указанных местах ленты, чтобы бачок не терся о металл.

Примечание. Переделка полезная: после нескольких лет эксплуатации на многих автомобилях приходится менять протертый от вибраций бачок. У нас еще одно важное замечание: следовало бы обклеить прилив на бачке, который также служит для крепления к кузову. Для прокладок подойдет любой мягкий (лучше самоклеящийся) материал толщиной в пару-тройку миллиметров.

ЕСЛИ БЫ ОТЗЫВНУЮ КАМПАНИЮ ПРОВОДИЛИ МЫ

Еще в февральском номере (с. 112–114), когда мы впервые смогли рассмотреть «Гранту», что называется, под лупой, рассказали о куда более весомых недочетах. Например, у входа в моторный отсек болтается пластиковый кожух – защита трубок топливной магистрали и адсорбера. Трущемуся о соседние детали нижнему шлангу радиатора явно недостает креплений. Посредственные хомуты на патрубках вентиляции двигателя не обеспечивают герметичных соединений: уже после года эксплуатации двигатель покроется масляным налетом. И это только часть недостатков. Об остальных мы обязательно расскажем в ближайшем будущем – ждите регулярных отчетов о редакционной «Гранте».

Возвращаясь к отзывной кампании: жаль, что силы и средства использованы малоэффективно. Возможно, устранение недостатков, указанных нами, обошлось бы производителю дороже, зато в дальнейшем оно окупится быстрее. Ведь именно серьезных вложений в надежность сейчас не хватает АВТОВАЗу, чтобы построить добротный автомобиль.



Проверить положение жгута у датчика уровня тормозной жидкости.

Как исправить.
Слегка отвернуть крышку бачка и развернуть датчик, чтобы он не касался ни батареи, ни моторного щита.

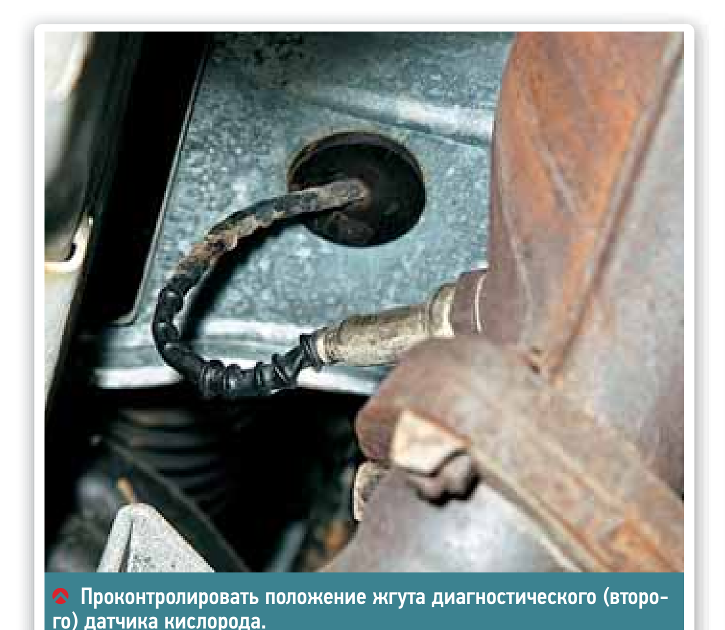
Примечание. Проверяйте расположение жгута после замены жидкости. Но можете этого и не делать: упомянутые детали не перемещаются относительно друг друга и вряд ли когда-нибудь протрутся.



Проверить герметичность жгута проводов 2190-3724026 (в салон по внутренним стенкам гофры не должна попадать вода).

Как исправить.
Обматываем изолентой участок жгута от ответвления на датчик коленвала до входа в кузов, а также участки на моторном щите, расположенные рядом с входом проводов в салон.

Примечание. Сделать это стоит. Случалось, что вода проникала внутрь именно таким путем и вредила электрике.



Проконтролировать положение жгута диагностического (второго) датчика кислорода.

Как исправить.
Немного вытянуть жгут из кузова, устранив таким образом натяжение проводов.

Примечание. В теории правильно, но на практике... Усилие не настолько велико, чтобы вырвать провод из датчика. Куда вероятнее, что последний падет жертвой низкокачественного бензина.

Проконтролировать, не касаются ли тормозные трубки площадки аккумулятора.

Как исправить.
Взять отвертку потолще и аккуратно отвести трубки.

Примечание. На трубки стоит обратить внимание, хотя опять-таки только из-за них бежать со всех ног к дилеру нет необходимости: при соприкосновении магистраль (о площадке даже не заикаемся) прохудится не через одну тысячу километров.

отзываемых (по идентификационному номеру – VIN), письменные приглашения на внеплановое бесплатное ТО. Проводить его или нет – решать автовладельцу. Если не определились, предлагаем вам вместе со специалистами дилерского центра «Техинком-Авто» пройтись по всем операциям и посмотреть на конкретных примерах, насколько это целесообразно. Заводские инструкции дополним нашими комментариями. Важное замечание: отзывная кампания развернута в первую очередь для «Гранты», лишь операцию по защите топливных трубок проводят для обеих моделей. **ЗР**

Благодарим компанию «Техинком-Авто» за содействие в подготовке материала.



Герметизировать технологические отверстия пола в передней части кузова.

Как исправить.
Вытащить 30-миллиметровые заглушки (2108-5112090), нанести на них мастику «Авто-7-94» и вставить на прежнее место.

Примечание. Вместо редкой мастики сгодится любой герметик. Или оставьте заглушки в покое. Ведь даже если через них и проникают в салон влага, грязь или реагенты, то их количество не идет ни в какое сравнение с тем, что выплескивается на ковровое покрытие из ковриков.



Изменить расположение жгута управляющего (первого) датчика концентрации кислорода.

Как исправить.
Исключить контакт проводов с острой кромкой экрана катколлектора. Отсоединить жгут и подвести с другой стороны (справа по ходу движения) экрана, – теперь проводка ложится на закругленную кромку.

Примечание. На прежних «калинах» и «приорах» провод проложен точно так же, якобы по острой кромке. Однако на всех известных нам машинах, в том числе редакционных, он ни разу не перетерся. Если все же захотите последовать рекомендациям завода, операцию выполняйте на остывшем двигателе, чтобы не обжечься.

СОЛНЕЧНЫЙ КРУГ

Казалось, что машина со светлыми нотками в названии не может быть скучной. Пробежав вокруг «Соляриса» с целью замены расходников, **Игорь Козлов** обрадовался – все операции будут довольно просты.



Действительно, с подавляющим большинством операций справятся многие автолюбители, натренированные на продукции отечественного автопрома. Не по этой ли причине производитель для нас расщедрился на дополнительный антикор днища, способный измазать всё и вся? Еще памятны времена, когда точно так же обрабатывали «лады» в ходе предпродажной подготовки. Конечно, забота о будущем покупателе похвальна и руки этой грязи не боятся. Но рубаху или куртку, нечаянно замызганные черной жирной массой, все же жалко.

КАК ПО МАСЛУ

На «солярисы» устанавливают двигатели рабочим объемом 1,4 или 1,6 л. Внешне они ничем не различаются, за исключением наклейки с обозначением кода мотора, поэтому операции по обслуживанию тоже одинаковы.

При замене масла в двигателе порадовала широкая наливная горловина – лей хоть из ведра. Щуп тоже хорош: на матовом стальном кончике отлично виден след даже свежего масла. Для доступа к сливной пробке защиту моторного отсека можно не снимать, поскольку в ней предусмотрено технологическое отверстие. Есть оно и для масляного фильтра, но рассчитано на то, что будете использовать съемник-чашку (если фильтр не пойдет от руки). Съемником другого типа в столь маленькую дырку вряд ли подлезешь, – тогда, возможно, защиту придется снять. Но это несложно: ключом «на 17» ослабляем два задних болта и, вывернув полностью передние, сдвигаем стальной лист по ходу авто. Главное – помнить, что деталь достаточно массивная и нужно точно нащупать центр тяжести. Бывало, лист соскальзывал с руки и падал на торец, ломая пальцы ног. Будьте осторожны!

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Hyundai Solaris

ДЕБЮТ: 2010 год; с 2011 года модель производят в России.

КУЗОВА: 5-дверный хэтчбек, седан.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,4 л, 107 л.с.; 1,6 л, 123 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: М5, А4.

ПРИВОД: передний.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Classic, Optima, Comfort, Family, Active, Style, Dynamic.

ЦЕНА В АПРЕЛЕ 2012 ГОДА: 443 000–659 000 руб.

Масло в коробках рассчитано на весь срок службы. Если придется менять, то с механикой трудностей не возникнет: сливная пробка расположена под левым приводом, а заливная (она же контрольная) – в передней части агрегата. Обе под ключ «на 17». В автомате, именуемом «Бэби Хайвек», в отличие от прочих современных коробок есть щуп, и это плюс: случись менять или доливать масло, справитесь наверняка.

За замену воздушного фильтра ставим пятерку – проще не придумаешь! Не отстает и салонный: тоже меняем без применения инструмента. Важно лишь правильно уложить фильтроэлемент в кассету – по направлению стрелок, обозначенных на боковой поверхности гармошки.

Сменный картридж топливного фильтра расположен в погружном бензонасосе. В мороз к нему лучше не лезть, поскольку велика вероятность обломить при разборке хрупкие пластиковые защелки. Уж лучше дождаться теплых дней. Для доступа приподнимаем передний край подушки заднего дивана, освобождая ее от хватки двух фиксаторов, и отвинчиваем один болт по центру на стыке подушки со спинкой. Вынув подушку, поддеваем пластиковый лючок пола, приклеенный на сырой резине, и отсоединяем колодку электропроводки, поддев фиксирующий усик. Далее отсоединяем топливопроводы, надавив на пластиковые фиксаторы (отличаются от наконечников по цвету), и вывертываем гайки прижимного фланца. Теперь аккуратно, стараясь не повредить сетку топливоприемника и не погнуть поводок датчика, вынимаем насос из бака. Набравшись терпения и отнеся на второй план иные хлопоты, с особым трепетом разбираем конструкцию. Одно неверное движение – и дорога вам в магазин за новым насосом (12 100 рублей).

С заменой свечей зажигания даже школьник разберется: сперва снимаем пластиковую накладку клапанной крышки, отвернув четыре болта под ключ «на 10», а затем тем же инструментом вывертываем крепеж индивидуальных катушек. Сняв разъем (см. фото), вынимаем катушку. Свечи здесь под головку «на 16». При сборке хорошо бы вернуть весь крепеж на его законное место: болты для катушек снабжены гровером и плоской шайбой, а для накладки – буртиком в основании шестигранника. Но даже если перепутаете, ничего страшного, ведь все болты одинаковой длины. Главное – не усердствовать при затяжке болтов: закладные гайки в пластиковой клапанной крышке легко выдрать с корнем.

КРУТИТСЯ, ВЕРТИТСЯ

На первые партии «солярисов» устанавливали 1,6-литровый мотор старого образца (агрегат G4 FC), с ручной настройкой поликлинового ремня. Для натяжения ослабляем нижний крепеж и, вращая ходовой винт, смещаем генератор. Весьма желательно предварительно запомнить прогиб ремня, чтобы новый натянуть или так же, или чуточку сильнее. Радует, что машин с таким мотором было выпущено немного.

Двигатель G4 FS нового образца снабжен автоматическим натяжителем, и здесь с настройкой ремня при всем желании не ошибешься.

ДА БУДЕТ СВЕТ

Доступ к лампам поворотников передней оптики отличный. Секция головного света с лампами H4 доступнее в правой фаре. Слева мешает блок предохранителей, тем не менее лампочку удалось поменять секунд за двадцать, причем без применения инструмента.

Не нужен инструмент и при замене ламп в фонарях седана: просто отгибаем клапан в обшивке багажника – и вот они, лампочки. На хэтчбеке без крестовой отвертки уже не обойтись: вывертываем три самореза фонаря и винт буфера двери задка. Теперь тянем фонарь назад строго по оси авто, преодолевая хватку двух фиксаторов. Благо они не такие мощные. Но все же будьте аккуратны: уголок рассеивателя колется на раз.

В секции дополнительного стоп-сигнала стоят лампы накаливания (не светодиоды), так что менять их предстоит чаще. На хэтчбеке фонарь – с форсункой омывателя, поэтому, кроме всего прочего, нужно отсоединить трубку. Именно ее, а не вытаскивать форсунку из корпуса, поскольку защелки слишком хрупкие и при любом неверном движении запросто ломаются.

ОРБИТАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС

В конструкции переднего тормоза нет ничего необычного: ключом «на 14» вывертываем болты направляющих, придерживая последние ключом «на 17». Желательно не полениться и вывернуть оба болта, сняв скобу целиком, – тормозной шланг целее будет. Болты здесь многоразовые, без стопорящего герметика. Излишне напоминать, что постели колодок надо очистить от продуктов износа. Обязательно проверяем подвижность направляющих! Если ходят туго, снимаем с буртика гофрированные уплотнители и смазываем пальцы. Для этих целей зачастую используют смазку ШРУС-4, но лучше приобрести специальную, например 08887-01206 (100-граммовый тюбик стоит около 200 рублей). В случае замены диска вывертываем два винта его крепления к ступице и снимаем опору скобы – два болта под ключ «на 17».

Колодки заднего тормоза задействованы и на ручник, в таких конструкциях поршень не вдавливают, а вкручивают. Советуем заранее запастись соответствующим приспособлением (цена около 2000 рублей). С направляющими, как и спереди, – под ключ «на 14» и «на 17». Момент затяжки колесных гаек – 110 Н·м. Некоторые владельцы узнают об этой простой рекомендации уже после того, как, поплясав на рукояти баллонного ключа, обломают шпильку.

НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ, тыс. км (лет)

Масло в двигателе, масляный фильтр	15 (1)
Воздушный фильтр	15*
Топливный фильтр	60
Фильтр салона	10**
Свечи зажигания	60
Поликлиновой ремень	15*
Масло в МКП/АКП	60 (4)*
Жидкость в ГУРе	–***
Антифриз в системе охлаждения (первичная замена)	210 (5)
Жидкость в приводе тормозов	30 (2)

*Проверка, замена по состоянию.
**Чистка, замена по состоянию.
***На весь срок службы.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ (без расходников), руб.

Компьютерная диагностика двигателя	960
Диагностика ходовой части/тормозов	480/1280
Замена масла и фильтра двигателя (масло Shell Helix Ultra 5W-40*)	800
Замена фильтра: воздушного/ салонного/топливного	320/ 320/1440
Замена поликлинового ремня	800
Замена лампы ближнего света в левой фаре	320
Замена охлаждающей жидкости	800
Замена масла АКП/МКП	800/480
Замена тормозной жидкости	1440
Замена тормозных колодок: передних/задних	960/960
Замена тормозных колодок передних вместе с дисками	1600
Регулировка углов установки колес	1920
Нормочас	1600

*Рекомендовано производителем.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ, руб.

Щетки стеклоочистителей: передние/задняя	870 + 650/ 740
Масло в двигатель (порция на одну заправку 3,4 л)	1700
Ролик натяжителя поликлинового ремня	1200
Ремень поликлиновой	1940
Автомат натяжителя поликлинового ремня (вместе с роликом)	6700
Антифриз (порция на одну заправку)	675
Масло в МКП/АКП (порция на одну заправку соответственно 1,8 и 6,8 л)	1050/2520
Тормозные колодки: передние/задние	4180/5015
Тормозные диски: передние/задние	8600/ 12 500
Фильтры: масляный/воздушный/ топливный/салонный	230/610/ 700/1500
Свечи зажигания (комплект)	1490

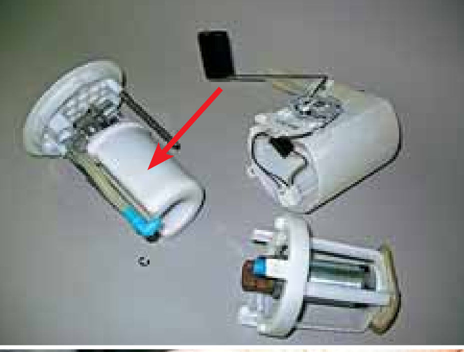
Доступ к воздушному фильтру двигателя прост: отстегиваем две пружинные защелки на корпусе, приподнимаем крышку и, подав ее к левому крылу, высвобождаем из ушек.





Автоматический натяжитель поликлинового ремня отводим ключом «на 14», ухватившись за болт ролика, в направлении против часовой стрелки. Усилие при этом невелико.

Сменный картридж топливного фильтра показан стрелкой. Разбирая топливный насос, будьте аккуратны: защелки пластикового корпуса довольно хрупкие и легко ломаются.





Сквозь прозрачные стенки бачка ГУРа уровень жидкости хорошо виден. Здесь две шкалы – для прогретого двигателя и для холодного, соответственно *HOT* и *COLD*.

Чтобы отсоединить разъем от индивидуальной катушки зажигания, выдвигаем из него серую чеку, после чего нажимаем на черный усик (показан стрелкой).





Добраться к лампам переднего поворотника удобно и в правой фаре, и в левой. Чтобы извлечь патрон, поворачиваем его по часовой стрелке (обозначена на корпусе фары).

Снизу левого бачка радиатора есть удобный сливной краник. Полностью его вывертывать не следует, иначе жижа потечет в две струи. Пробка на блоке – под нейтрализатором.





Лампа H4 менее доступна в левой фаре: мешает блок предохранителей. Проще тем, у кого руки тоньше. При установке крышки боковой отросток на ней должен быть снизу.

Охлаждающая жидкость под основной пробкой должна быть доверху, а в расширительном бачке – до отметки *F* (показана стрелкой) при непрогретом двигателе.





Вид из багажника на изнанку левого фонаря седана: поменять лампочки проще некуда. Хороший пример другим производителям!



У хэтчбека, увы, для замены лампочек фонарь надо снимать. Перед установкой на место не забудьте заправить проводку в держатель на корпусе (показан стрелкой).



Разбирать третий стоп-фонарь лучше в тепле, поскольку защелки корпуса довольно хрупкие (одна из них показана стрелкой). Проводку можно не отсоединять, длины хватает.



Передний тормоз: пластина на основании наружной колодки приклепана, а на внутренней – съемная. Пищалка предельного износа – на внутренней колодке сверху.



Прежде чем вкручивать поршень заднего тормоза, желательно отделить от поршня манжету. Например, пройтись по кругу тупой спицей, смоченной в ТЖ. И манжета будет целее.



В лотке бардачка лежат снятые ограничители. Лючок крепится на двух защелках в торцах, на кассете есть стрелка с надписью *UP* (верх). Несложно разобраться.

ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*



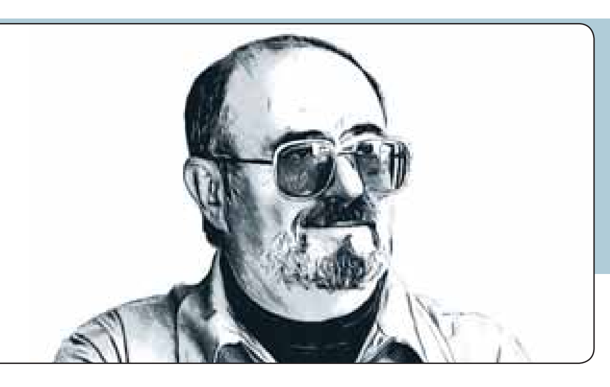
Операция	Оценка	+	−
Замена масла в двигателе	●●●●○	Удобные щуп и горловина, есть отверстия в защите для доступа к пробке и фильтру.	Не выявлено.
Замена воздушного фильтра	●●●●●	Не нужен инструмент.	Нет.
Замена топливного фильтра	●●●◐○	Удобный крепеж фланца бензонасоса.	Хрупкие защелки.
Замена свечей зажигания	●●●●◐	Надежная фиксация разъемов катушек.	Можно вырвать из клапанной крышки закладные гайки.
Замена поликлинового ремня	●●●●◐	На двигателе G4FS есть автоматический натяжитель.	Желательно снять правый щиток моторного отсека, а это лишняя работа.
Замена ОЖ двигателя	●●●●◐	Есть пробки на радиаторе и блоке двигателя.	Нужна широкая емкость для слива остатков из блока.
Замена масла в МКП	●●●●○	Есть сливная и заливная пробки, большой ресурс масла.	Значимых минусов нет.
Замена тормозных колодок	●●●◐○	Привычная конструкция передних механизмов.	Инструментом с головкой не отвернуть верхний болт направляющей заднего механизма.
Замена салонного фильтра	●●●●●	Хороший доступ, не нужен инструмент.	Нет.
Замена ламп в головных фарах	●●●●◐	Можно поменять лампы без демонтажа соседних деталей.	Туговата посадка колодки на лампах H4.
Замена ламп в фонарях	●●●●◐	Продуманный доступ к фонарям на седане.	Фонарь хэтчбека надо снимать.

**В сравнении с «Ладой-Приора», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла по пятибалльной шкале (ЗР, 2008, № 1).*

Игорь Козлов: «Солярис» оставил очень приятное впечатление, за исключением, пожалуй, фонарей на хэтчбеке. Почему не предусмотрели простой доступ к лампам, как на седане, для меня осталось загадкой».



Благодарим компанию «Автомир-Хёндай» на улице Перерва в Марьино (Москва) за содействие в подготовке материала.



КОВАРСТВО ТЕПЛОРОДА

Не каждый, кому приходится обращаться к дилеру, умеет отстаивать свои права, сетует **Анатолий Вайсман**.

История, случившаяся с Гариком, владельцем «Вольво-S40», нисколько не удивила, – от «творческого» общения с дилером у нас не застрахован никто.

ОБСЛУЖИЛИ В ДЫМ

7 июня 2010 года автомобиль нашего героя – «Вольво-S40» с двигателем B5244SS при пробеге 90 528 км прошел очередное ТО в московском техцентре «Муса Моторс В». Заплатив 20 000 рублей, хозяин уехал домой вполне удовлетворенным: работы выполнены в полном объеме и никаких дефектов у машины не обнаружено. С юридической точки зрения все правильно. Но «не обнаружено» вовсе не означает, что дефектов нет. Их или не увидели, или не сочли нужным исправить.

17 июля 2010 года бортовой компьютер сообщил о неисправности в системе очистки отработавших газов. Владелец немедленно пригнал машину к дилеру для устранения неполадок. И даже безропотно оплатил работу – ведь дефект, по его разумению, не имел никакого отношения к недавнему ТО. Специалисты заменили маслоуловитель и сальники распредвала и пожелали долгих лет жизни. Но на пятый ее день стала загораться лампочка аварийного давления масла в двигателе, а из-под капота повалил дым.

И вновь Гарик у дилера. Тот первым делом проверил уровни масла и охлаждающей жидкости, признал их нормальными, но все же предложил оставить машину для более детального изучения. Может, дымила вовсе не «Вольво», а чебуречная по соседству.

ТАЙНА ПЕРЕГРЕВА

Через неделю Гарика любезно пригласили в сервис. Как оказалось, без ведома и согласия владельца двигатель успели основательно разобрать. Пока владелец осмысливал увиденное, специалисты убедительно объясняли разборку необходимостью немедленно установить причины перегрева (будто непонятная болезнь может перекинуться на еще исправные узлы и механизмы и погубить их!). И утешили: «Тебе еще повезло. Ведь мог бы машину спалить и сам сгореть заживо. А 342 188 рублей за новый мотор – не деньги. Бывает и хуже».

Не будучи искушен в автомобильных науках, владелец все же спросил: допустим, мол, двигатель перегрет, но что послужило причиной? Не повторится ли такая напасть и с новым? В ответ специалисты лишь пожали плечами: физика теплорода – наука темная, так что на все воля господня!

Поразмыслив две недели, Гарик вручил фирме претензию с требованием бесплатно отремонтировать двигатель, полагая, что он был перегрет из-за недобросовестного ТО. Только сервис не проведешь – тот вышел со встречным предложением: создать комиссию, которая в присутствии хозяина исследует двигатель. В состав ее включили независимого эксперта из Национального экспертного центра «Автомобили». 7 сентября 2010 года двигатель был дотошно изучен, но остальные части автомобиля спецов не заинтересовали. Причина перегрева, несмотря на 12 000 рублей, полученных с «погорельца» экспертами, так и осталась тайной.

Забитый грязью радиатор кондиционера. Но если бы перегревался только он! Расположенный за ним радиатор двигателя остался без воздуха. Результат вы знаете.





Головка цилиндров. Здесь налицо следы коробления: камера сгорания избыточно замаслена, нагар местами смыт напором антифриза.

Перегрев налицо, причины не установлены, а значит, виновник, по мнению дилера, – владелец. Ему и расплачиваться. Тогда Гарик обратился в суд.

В ИСКЕ ОТКАЗАТЬ

Дело нехотя завертелось... Вскоре суд постановил провести судебную экспертизу, – привлекли для этого ВНИИНМАШ. На сей раз всероссийская наука оказалась на высоте: 11 июня 2011 года Гарик наконец-то узнал, почему двигатель был перегрет. Ученый совет определил: здоровенный радиатор кондиционера (на фото – лишь его фрагмент), наглухо забитый многослойной (летней, с мошкарой, и зимней, с включениями каменной крошки) грязью, просто перекрывал доступ воздуха к радиатору двигателя. Остроту научного взгляда оценили в 30 000 рублей.

Выходит, если бы специалисты проводили ТО в полном объеме, наверняка заметили бы заросший грязью радиатор, почистили и получили бы за это, сколько причитается. Но зачем осматривать, если проще поставить галочку в заказе-наряде, – на замене масла и фильтров заработаешь больше!

Мало того, в последней поездке Гарик и не подозревал о перегреве – никакого звоночка от системы самодиагностики не было. Похоже, ее в ходе ТО не опрашивали, иначе, по нашему разумению, все же нашли бы неисправность.

Увы, гуманный суд не принял это во внимание. Доводы представителей дилера, конечно, звучали для судьи более профессионально и убедительно: виноват только владелец. Мотор уже старый, а хозяин недосмотрел, не увидел грязь на радиаторе, не заказал фирме его очистку. (То, что осмотр радиатора входит в регламент ТО, а в карте осмотра его состояние оценили словом

«норма», было проигнорировано.) Короче, причинно-следственной связи между небрежно проведенным ТО и перегревом двигателя суд не усмотрел и в иске владельцу отказал. А позже оставил без удовлетворения и кассационную жалобу. Решение вступило в законную силу.

Спустя полтора года с момента злосчастного перегрева Гарик получил назад свое некогда движимое имущество. Блок двигателя – в пыли и паутине под капотом, остальное – в багажнике, россыпью. А на посошок – счет на 11 000 рублей за демонтаж головки. Но этот клок шерсти страдальцу удалось отстоять: не заказывал, мол, я эту услугу.

РЫЛЬЦЕ В ПУШКУ

Почему дилер разобрал мотор без ведома владельца? Ни письменное, ни устное его согласие на это действие в материалах дела не упоминается. А причина в том, что нынче стало нормой навязывать людям услуги и делать на этом деньги. Уж не потому ли так долго искали первопричину перегрева, что не хотели найти? Ведь, чтобы увидеть радиатор, даже нагибаться не нужно – есть подъемник.

Во время ТО заказчик указал на проблемы с кондиционером: тот самопроизвольно отключался. Мастер перезаправил систему. Но не смекнул, что тепловая защита может срабатывать не только из-за нехватки фреона, но и вследствие ухудшения обдува радиатора. Проверял ли радиатор? Это вряд ли. Иначе не счел бы эту грязь нормой!

Сотрудников сервиса не насторожил и сигнал контрольной лампочки давления масла. Ведь одна из самых очевидных причин – уменьшение вязкости масла в перегретом моторе.



Отчего перегрелся? Пока неясно, но основательно смытый нагар на поршнях – результат попадания сюда антифриза. Факт коробления головки и блока цилиндров неоспорим.

ВЛАДЕЛЕЦ БЕЗ МИНИМУМА ТЕХНИЧЕСКИХ ЗНАНИЙ – ЛЕГКАЯ ДОБЫЧА ДЛЯ НЕДОБРОСОВЕСТНЫХ МАСТЕРОВ.

ЗАБЫТОЕ СЛОВО «РЕМОНТ»

Дилер двигатели не ремонтирует – только меняет. Но почему специалисты считают мотор B5244SS неремонтопригодным? Залитые в алюминий блока гильзы вполне допускают расточку на 0,2 мм, а фирма «Мале» выпускает ремонтные поршни и для этого двигателя. Может, дилеру гораздо выгоднее склонить клиента к замене мотора, чем отпустить к конкурентам для ремонта?

Экспертиза, выполненная экспертом ВНИИНМАШа Ю.А. Кезе, формально безупречна. Лишь несколько досадных моментов подпортили впечатление от этого документа. Так, при замерах деформации головки блока было получено 0,43 мм. А максимально допускаемые производителем величины, за пределами которых головку даже не ремонтируют, – 0,5 мм. Эксперт решил, что головку можно ставить как есть. Чудовищный оптимизм – разумеется, нужен ремонт! А обмеряя блок цилиндров, возможность его ремонта эксперт поставил под сомнение. Подвело инженера то, что цилиндры из-за деформации выступали кое-где над привалочной плоскостью на 0,08 мм, а заводских норм... найти не удалось. Но таких норм вообще нет, поскольку из монолитного блока цилиндры не должны выступать.

ЭПИЛОГ

Под занавес этой эпопеи довелось и мне пощупать руками невезучий мотор. Да, деформирован, но это еще не смертный приговор! Более того, расточка цилиндров, о возможности которой дилер то ли не знал, то ли не хотел знать, проще и дешевле, чем сухая гильзовка. Работы без стоимости запчастей обошлись в 67 000 рублей, общие затраты на восстановление силового агрегата – в 120 000. На тяжбу с сервисом ушло 80 000 рублей.

Вывод очевиден: кто не хочет быть в чьем-то бизнесе дойной коровой или положить жизнь на тяжбы, должен обзавестись хотя бы минимальными техническими знаниями. Либо очень хорошими доходами и адвокатами. ЗР

ПО СУХОМУ ЛЬДУ

Виктор Кириллов из Тольятти за ответ на задачу «Ой, мороз, мороз» (ЗР, 2012, № 3) получает навигатор MNS-525MP фирмы Mystery Electronics с высокопроизводительным процессором Samsung и GPS-модулем NXP компании Philips Semiconductors.



Задача № 50 для большинства оказалась элементарно простой. Коротко условие звучит так: почему в мороз градусов тридцать и ниже обледенелые дороги не такие скользкие, как при нуле, и позволяют спокойно ездить чуть ли не на летних покрышках?

Большинство ответов – безукоризненные. Во многих слышится прямое влияние проводимых нами тестов шин, но что в этом плохого? Знатоки учатся – и чему-то учат нас. Пусть же в июньскую жару мысленно ощутят приятное пощипывание морозца, ведь обязательно придет и реальный, который надобно встретить не только в тулупе, но и с подходящими шинами.

Условия работы летних и зимних шин, мягко говоря, разные. Вот почему материалы для зимы мягче: шина не должна дубеть, как летняя, у которой из-за этого хуже сцепление с дорогой. Затвердевшие шашки протектора не способны как следует зацепиться за шероховатости покрытия, и в гололедицу летнее колесо запросто срывается в скольжение.

Протектор зимней шины в стужу оптимально упруг, но еще важнее его рисунок. Для плотно укатанного снега и льда очень важна нарезка шашек (блоков) на множество гибких пластинок-ламелей мудреной формы. Их задача – обеспечить шине максимальное сцепление с неровностями накатанного снега и льда. Заодно и теплопроводность шашек снижается: они меньше греют лед. В некоторых конструкциях прорези, входя в контакт с дорогой, несколько раскрываются и образуют подобия присосок.

А вот от шипов в сильный мороз мало проку. Чем ниже температура, тем тверже лед. Наступает момент, когда шип вообще не может в него внедриться, а при этом еще и сцеплению шашек с покрытием сильно мешает. Остается надежда лишь на зимние шины без шипов, «липучки». Им лишь бы морозец был крепче.

Причина многих проблем на дороге – коварная природа воды вблизи нуля по Цельсию. Даже небольшое изменение температуры в плюс или минус резко меняет силы сцепления шин. Чуть подтаяло – под колесами смазка, машиной управлять трудно. Слегка прихватило морозцем – ехать гораздо лучше. Но почему так различаются результаты, если температура менялась мало? Нуль по Цельсию – это точка таяния льда или замерзания воды: тут мы видим либо мокрый, тающий лед, либо начавшую замерзать воду. Направление процесса зависит от подвода (или отвода) тепловой энергии.

Охладится воздух на несколько градусов – вода замерзнет. Но нуль рядом, поэтому даже небольшой инъекции энергии достаточно, чтобы лед вновь стал подтаивать, влага заполнила шероховатости, они сгладились и шины начали буксовать (на практике – стоит чуть резче приоткрыть дроссель). Однако в сильный мороз запустить этот механизм сложнее. Энергии нужно больше – особенно для сухого снега, у которого теплопроводность раза в два ниже. Лыжники и конькобежцы хорошо знают, насколько ухудшается скольжение в мороз.

Но мы едем аккуратно, не скользим... Представим: колеса спокойно катятся, нагрев резины от внутреннего трения мал, а снаружи ее охлаждает жуткий морозище. Даже при остановке машины под колесами не очень-то мокро, а на ходу тем паче. Удельная теплота плавления льда одна из самых высоких в природе – около 80 кал/г. Этого хватит, чтобы 1 г воды нагреть от 20 °С до кипения. А ведь для плавки льда нужно сначала нагреть его до нуля. Чем сильней мороз, тем меньше риск того, что катящееся колесо, да еще холодное, успеет это сделать, вот и едет машина посуху.

Но осторожность лишней не бывает. К примеру, зачем штурмовать обледенелые ямы и колеи, которые могут выкинуть с дороги и новичка, и профессионала? Глупее только показуха, когда шибко гордый хозяин сотен лошадиных сил уверен, что не нуждается в помощи Деда Мороза.

Цитируем победителя: *«Коэффициент сцепления льда сильно зависит от температуры. Если при 0 °С он составляет около 0,05, то при минус 12 °С увеличивается до 0,3, а при температуре за минус 30 °С – до 0,4. При низких температурах лед не такой уж и скользкий»*. Некоторые читатели приводили слегка отличающиеся данные – но в принципе близкие. Кстати, совершенно очевидно, что само понятие «лед» – сложное. Покрытие реальной дороги всегда неоднородно. Где граница между спрессованным тысячами колес снегом и тем, что мы называем льдом? О последнем можно говорить долго: сплошной, пузырчатый, зернистый, сглаженный, шероховатый, с включениями грязи, песка, нефтепродуктов...

Итак, в сильный мороз «липучки» вполне себя оправдывают, коли хозяин – хомо сапиенс, то есть человек разумный. Надеемся, таков каждый наш читатель. **ЗР**

Всем знатокам спасибо. Виктора Кириллова поздравляем с победой!

ЗАДАЧА № 53

СЕКРЕТ ПОЛИШИНЕЛЯ?

С этой проблемой Вася столкнулся давно. При хорошем уходе, своевременной замене тормозной жидкости и полной внешней исправности передних рабочих цилиндров их поршни сначала заедало, а позже совсем заклинивало. Избавиться от этих бед оказалось несложно, – и сегодня, уже на современных авто, Вася нет-нет да и применит свои знания. Не на сервис же надеяться! Там детали тупо меняют, не интересуясь, почему погибли. Наука слесарям ни к чему – заработки упадут...

Итак, знатоки, внимание: какова наиболее частая причина отказа переднего тормозного цилиндра? И что с ним делать?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 июля 2012 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи. (Победителя представим в сентябрьском номере.)

Андрей Васильев из Москвы за усовершенствование омывателя стекла получает канистру масла ZIC южнокорейской фирмы SK Lubricants. **Алексей Потапешкин** из Подмосковья, предложивший интересные приемы обслуживания, – подарочный набор автохимии компании «ХАДО». **Владимир Капустин** из Москвы за советы по электротехнике – набор ручного инструмента компании «СОРОКИН».

ЛУЧШИЕ СОВЕТЫ НОМЕРА

А. ВАСИЛЬЕВ

На моем «Фокусе» перед ответственной поездкой, как на грех, отказал омыватель стекла! Он упрятан далеко, подобраться непросто – а времени на изыскания уже не оставалось. Но нашлось быстрое решение. В соседнем автомагазине купил бачок с насосом от «классики» (цена смешная!) и закрепил резинками в моторном отсеке. Подвел к насосу электропитание и надел штатный шланг. Налил жидкость, опробовал... Оказалось, жигулевский прыскает не хуже родного! Временное решение оказалось очень удачным, ездил с ним месяца полтора. Кстати, восстановив работу штатной системы, дополнительную храню в гараже: вдруг еще пригодится.

А. ПОТАПЕШКИН

Занимаясь притиркой клапанов, встречаешь такие, у которых тыльная (нерабочая) сторона тарелки имеет углубление. Чем вращать клапан? Прием прост. Тщательно очищаю тарелку от нагара – и наклеиваю термоклеем («клеящий пистолет») гайку – например, под ключ «на 17». Надев на нее соответствующую головку, могу вращать клапан хоть рукой. Если нет термопистолета, можно наклеить гайку «холодной сваркой», «Поксиполом» и другими подобными средствами, вплоть до горячего битума.

***

Многие жалуются, что в «Логане» к 100 тыс. км пробега что-то начинает постукивать в зоне коробки передач. Особенно хорошо звук слышен на разбитой, кочковатой дороге. Виновником шума очень часто бывает рычаг переключения передач, в шарнире которого появился люфт. Компенсировать ненужный зазор несложно. Между пластиковым сухарем и шаром я подложил разрезную (иначе не надеть!) прокладку из подвернувшегося под руку кожкартона толщиной около 1 мм. Думаю, пригодны и другие эластичные материалы.



В. КАПУСТИН

Лампочки в фонарях некоторых автомобилей (УАЗ, ВАЗ, ГАЗ и др.) иногда настолько «приржавливают», что перестают работать, особенно в холодное время года. По моим наблюдениям, перед установкой новой лампочки есть смысл слегка смазать ее цоколь консистентной смазкой – например, «Литолом».

***

На требование ездить с включенными ходовыми огнями промышленность отреагировала быстро. Сегодня есть в продаже самоклеящиеся «суперъяркие» светодиодные полоски – эластичные, прочные, потребляющие мало тока. Многие их используют лишь как ходовые огни, а ведь круг применения светодиодов можно существенно расширить! У меня, когда нужно, они освещают багажник, салон, а если открыть капот, то и пространство под ним. Полоски продаются с проводниками, необходимыми для подключения к цепям питания обычных ламп.

М. САДЫКОВ,
Краснодарский край

CD трудно уберечь от пыли и прочих нежелательных воздействий. Они легко царапаются – и качественного звука уже не будет. Между тем слой защитного пластика можно избавить от мутных царапин, если быстро и очень осторожно оплавить их огнем зажигалки.
От отдела рынка и эксплуатации ЗР. *Мы сначала потренировались бы на менее ценном диске. Ведь если он слегка испорчен, это полбеды, а вдруг пойдет винтом? Останется только выкинуть.*

Б. ПИСКУЛЬ,
Новосибирск

Обточка на наждачном круге мелких винтиков, шпонок и т. п. не самое легкое дело – и травмоопасное. Но могут выручить простые приспособления. Например, если нужно укоротить небольшой винт-саморез, натягиваю на его головку плотную резиновую трубку – и держу пальцами. Риск того, что винт вырвется, минимален, трубка помогает плотно его держать и, что очень важно, не допустить самопроизвольного «зарывания» в абразив. Вдобавок резинка защищает пальцы от ожога.

***

При смене масла сливная пробка запросто падает в ведро с грязной отработкой! Если вы пользуетесь ключом-головкой, советую закрепить в ней пластилином небольшой сильный магнит.

Н. САМСОНОВ,
Тверская область

У многих автовладельцев полы в боксах деревянные. При всей привлекательности дерева есть у него серьезный недостаток: при изменении влажности доски то набухают, то усыхают, образуя сквозные щели. Если ценное сверло или еще что-то туда закатится и провалится – с концами! Заделав прорехи строительной пеной, вы надолго избавитесь от нервотрепки.

Задачи подготовили **Дмитрий Митрошин** и **Олег Воеводов** (иллюстрации).



I. Колонна автобусов в сопровождении патрульных автомобилей движется со скоростью 70 км/ч. Разрешено ли водителю легкового автомобиля перестроиться в левую полосу и начать опережение?

1 – да

2 – да, но при условии, что на патрульных автомобилях не включен специальный звуковой сигнал

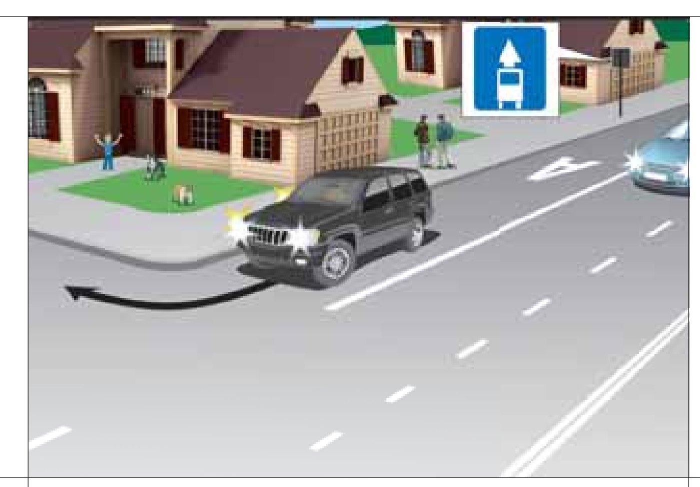
3 – нет

II. Женщина с ребенком приступает к переходу стороны проезжей части, предназначенной для встречного движения. Обязан ли остановиться водитель грузовика?

4 – да

5 – нет





III. Разрешено ли повернуть направо из данного положения?

6 – разрешено

7 – разрешено только в выходные и праздничные дни

8 – запрещено

IV. Кто из водителей припарковался, нарушив Правила?

9 – водитель грузовика

10 – водитель легкового автомобиля

11 – оба водителя



V. Стрелы дорожной разметки 1.18 и знак 5.15.1 указывают разрешенные на перекрестке направления движения по полосам. Включенный проблесковый маячок оранжевого (желтого) цвета не дает права отступать от установленных требований (см. пункт 3.5).

Действия водителя автопоезда должны быть квалифицированы по ч. 1 ст. 12.16 КоАП РФ: несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги. Это влечет за собой предупреждение или штраф в размере 300 рублей.

VI. Пункт 9.8 Правил предписывает при повороте на дорогу с реверсивным движением вести транспортное средство таким образом, чтобы при выезде с пересечения проезжих частей транспортное средство заняло крайнюю правую полосу. Перестроение разрешается только после того, как водитель убедится, что движение в данном направлении разрешается и по другим полосам.

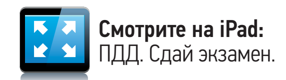
Проигнорировав данное требование, водитель рискует быть оштрафован на 500 рублей по ч. 1 ст. 12.15 КоАП РФ за нарушение правил расположения ТС на проезжей части дороги.

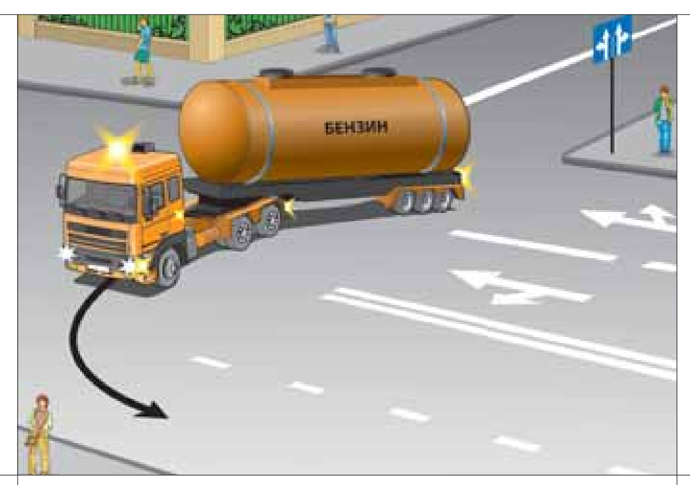
VII. В показанном случае водитель легкового автомобиля выполняет разворот в полном соответствии с Правилами, чего нельзя сказать про водителя маршрутного такси. Поскольку перед перекрестком установлен знак 5.15.1, указывающий направления движения по полосам проезжей части, выезд на перекресток по трамвайным путям запрещен (пункт 8.5). Но раз уж водитель маршрутки допустил данное правонарушение, в соответствии с пунктом 8.9 Правил во избежание столкновения он должен уступить дорогу ТС, приближающемуся к нему справа.

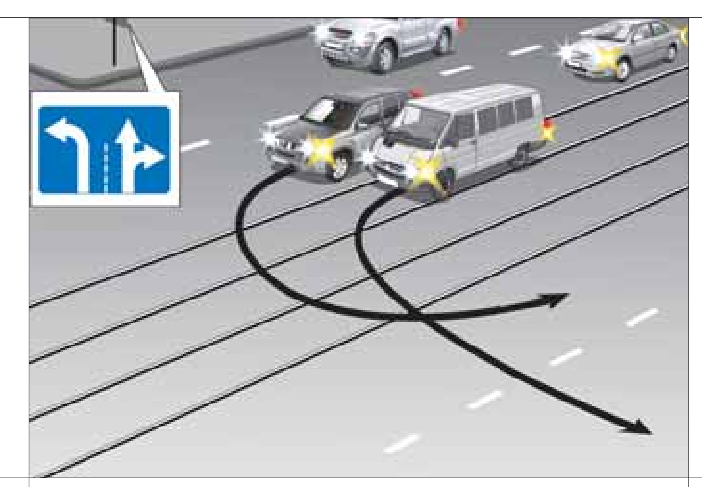
Согласно ч. 2 ст. 12.16 КоАП РФ за поворот налево или разворот с нарушением требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, полагается штраф от 1000 до 1500 рублей.

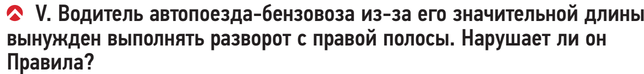
VIII. Постановлением правительства РФ от 18 марта 2012 года № 264 (вступило в силу 13 апреля 2012 года) из пункта 2 Основных положений исключено требование об обязательном наличии в правом нижнем углу ветрового стекла талона о прохождении государственного технического осмотра. Этим же документом упразднено требование иметь талон при себе.

Несмотря на это, КоАП РФ устанавливает ответственность за управление легковым такси, автобусом или грузовым автомобилем, предназначенным и оборудованным для перевозок людей, с числом мест для сидения более чем восемь (кроме места для водителя), ТС, предназначенным для перевозок опасных грузов, – которые не прошли государственный технический осмотр или технический осмотр. Водитель может быть оштрафован на 500–800 рублей (ч. 2 ст. 12.1 КоАП РФ).









V. Водитель автопоезда-бензовоза из-за его значительной длины вынужден выполнять разворот с правой полосы. Нарушает ли он Правила?

12 – да **13** – нет

VI. Поскольку большая часть крайней правой полосы занята припаркованным грузовиком, может ли водитель легкового автомобиля выехать сразу на среднюю полосу проезжей части, движение по которой в данном направлении разрешено?

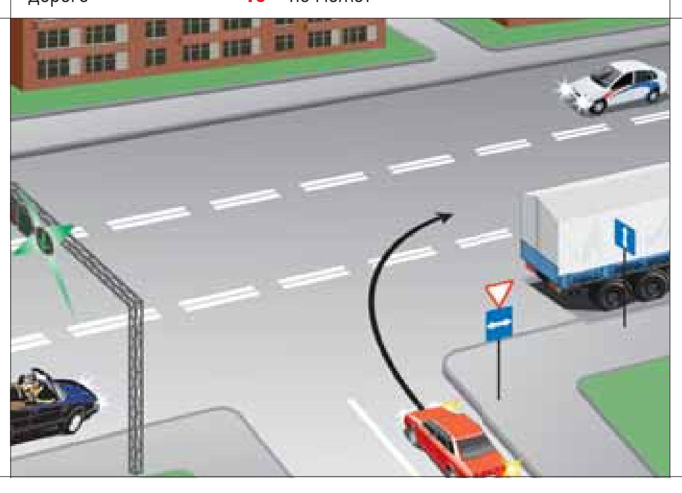
14 – может, уступив дорогу автомобилям, движущимся по главной дороге **15** – не может

VII. Водитель легкового автомобиля, выполняя разворот:

16 – может выполнить запланированный маневр первым
17 – обязан уступить дорогу маршрутке
18 – не имеет права выполнять маневр

VIII. Должен ли водитель закреплять на ветровом стекле талон о прохождении технического осмотра?

19 – должен
20 – должен, в правом нижнем углу
21 – не должен





Ответы на задачи «Экзамена на дому»:
1, 5, 8, 11, 12, 15, 16, 21.

I. Знак 6.2 указывает рекомендуемую скорость движения, поэтому движение с более высокой скоростью (в рамках установленного ограничения) не запрещено. В данном случае опережение не запрещено.

Выполняя маневр, водитель легкового автомобиля обязан включить указатель поворота. В противном случае водитель может быть предупрежден или оштрафован на 100 рублей (ч. 1 ст. 12.14 КоАП РФ). До окончания опережения нельзя возвращаться на ранее занимаемую полосу, так как согласно пункту 2.7 запрещено занимать место в транспортной колонне. В случае нарушения данного требования водителю грозит штраф 500 рублей по ч. 1 ст. 12.15 КоАП РФ.

II. Поскольку курсы движения пешеходов и грузового автомобиля не пересекаются, необходимость уступить дорогу пешеходам не возникает, водитель грузового автомобиля вправе продолжить движение без остановки.

Невыполнение требования Правил дорожного движения уступить дорогу пешеходам наказывается штрафом в размере от 800 до 1000 рублей (ст. 12.18 КоАП РФ).

III. Водитель легкового автомобиля находится на полосе, предназначенной для движения маршрутных транспортных средств, что запрещено пунктом 18.2 Правил. Поворот направо с данной полосы разрешен только в том случае, если она отделена от остальной проезжей части прерывистой линией разметки.

Согласно ч. 1 ст. 12.16 КоАП РФ водителю легкового автомобиля, нарушившему требования, предписанные дорожными знаками и разметкой, делают предупреждение или штрафуют на 300 рублей. Если при этом было создано препятствие движению маршрутных транспортных средств, водителя предупреждают или штрафуют на 100–300 рублей (ч. 1 ст. 12.17 КоАП РФ).

IV. Водитель грузового автомобиля «забыл», что действие знака 3.27 «Остановка запрещена» не прерывается в местах выезда с прилегающей территории. Водителю же легкового автомобиля следует знать, что остановка запрещена не только непосредственно на пересечении проезжих частей (к которым, в частности, относятся выезды с прилегающей территории), но и ближе чем в 5 метрах от края пересекаемой проезжей части.

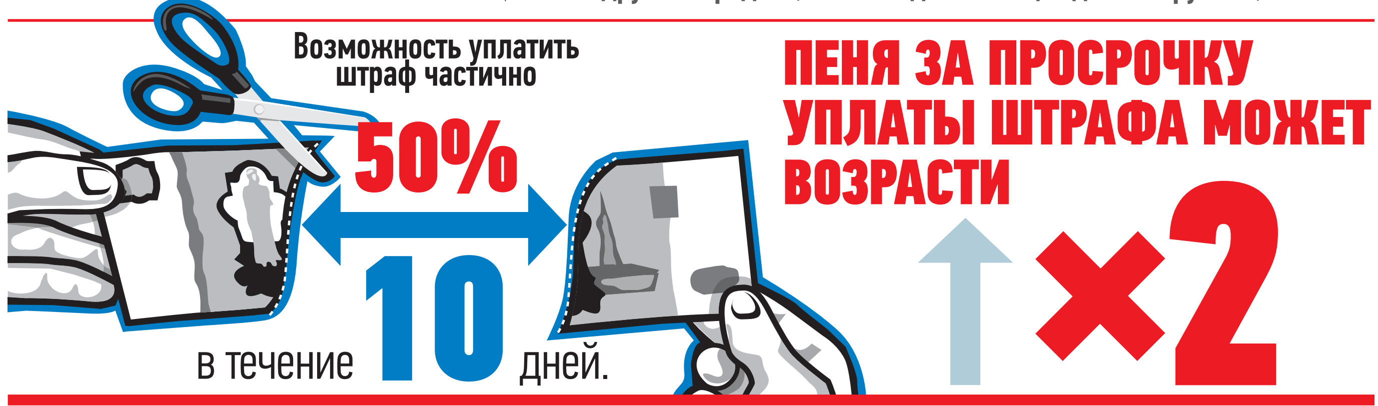
Оба водителя должны быть привлечены к ответственности по ч. 1 ст. 12.19 КоАП РФ в виде предупреждения или штрафа в размере 100 рублей. Если же припаркованные автомобили создают помехи движению других ТС, надо быть готовым к утроению штрафа (ч. 4 ст. 12.19 КоАП РФ), а также к тому, что ТС будет задержано с помещением на специальную стоянку (ч. 1 ст. 27.13 КоАП РФ).

ВРЕМЯ ПЕРЕМЕН

Наши законодатели фонтанируют предложениями, как изменить (естественно, в сторону улучшения!) правила и законы, касающиеся водителей и владельцев автомобилей. Такое ощущение, что эти проблемы вышли сегодня на первый план. Если будет принято хотя бы каждое второе предложение, наша жизнь и вправду может измениться. **Игорь Моржаретто** вновь (см. ЗР, 2012, № 3) взялся систематизировать инициативы депутатов.



Уравнять штрафы за неправильную остановку и стоянку для Москвы, СПб и других городов (с 1 июля для столиц – до 3000 рублей).



ПЕНЯ ЗА ПРОСРОЧКУ УПЛАТЫ ШТРАФА МОЖЕТ ВОЗРАСТИ ×2



за непредоставление водителем тихоходного транспортного средства дороги другим участникам движения.



УВЕЛИЧИТЬ в 5-7 раз

штраф для водителей грузовиков за выезд далее второй полосы на автомагистрали (сейчас – 100 рублей).

Увеличить размер ущерба, в пределах которого участники ДТП могут самостоятельно, без полиции составить схему аварии и оформить документы для получения страховки ОСАГО,

с 25 000 до 50 000 руб.

800 рублей

за получение водителем платы за проезд во время движения транспорта.



Разрешить заключать договоры ОСАГО без предъявления талона техосмотра на срок

до 15 дней

ОТМЕНИТЬ ПРОЦЕДУРУ ТО

для всех владельцев автомобилей, регулярно проходящих обслуживание в сертифицированных сервисных центрах.

ДТП

без пострадавших – выезжают не сотрудники ГАИ, а только агенты страховых компаний.

УВЕЛИЧИТЬ с 3 до 7–8 РУБ.

размер дополнительного акциза на топливо, отчисляемого в федеральный и региональные дорожные фонды.

Новые наказания за нарушения ПДД (с 1 июля 2012 года)

Ст. 21.5, ч. 3.1	Управление ТС, на котором установлены стекла, светопропускание которых не соответствует требованиям Технического регламента по безопасности ТС	**Штраф 500 руб.**; запрещается эксплуатация, регистрационные знаки снимаются до устранения причин (разрешается движение к месту устранения в течение суток) **(было – штраф 500 руб.)**
Ст. 21.16, ч. 4	Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, запрещающими остановку или стоянку ТС	**Штраф 1500 руб.** (автомобиль задерживается и перемещается на штрафстоянку, если невозможно на месте устранить причину задержания)
Ст. 21.16, ч.5	То же самое нарушение, совершенное в Москве или Санкт-Петербурге	**Штраф 3000 руб.** (автомобиль задерживается и перемещается на штрафстоянку, если невозможно на месте устранить причину задержания)
Ст. 21.17, ч.1.1	Движение по полосе для маршрутных ТС или остановка на указанной полосе	**Штраф 1500 руб.**
Ст. 21.17, ч.1.2	То же самое нарушение, совершенное в Москве или Санкт-Петербурге	**Штраф 3000 руб.**
Ст. 21.19, ч.1	Нарушение правил остановки или стоянки (за исключением случаев, предусмотренных ст. 21.10, ч. 1, и 21.19, ч. 2-6)	**Штраф 300 руб. (было – предупреждение или штраф 100 руб.)**
Ст. 21.19, ч. 3	Остановка или стоянка на пешеходном переходе и ближе 5 м перед ним либо нарушение правил остановки или стоянки на тротуаре	**Штраф 1000 руб.**
Ст. 21.19,ч. 3.2	Остановка или стоянка на трамвайных путях либо далее первого ряда от края проезжей части	**Штраф 1500 руб.**
Ст. 21.28, ч.1	Нарушение правил, установленных для движения в жилых зонах	**Штраф 1500 руб. (было – штраф 500 руб.)**
Ст. 21.28, ч.2	То же самое нарушение, совершенное в Москве или Санкт-Петербурге	**Штраф 3000 руб.**



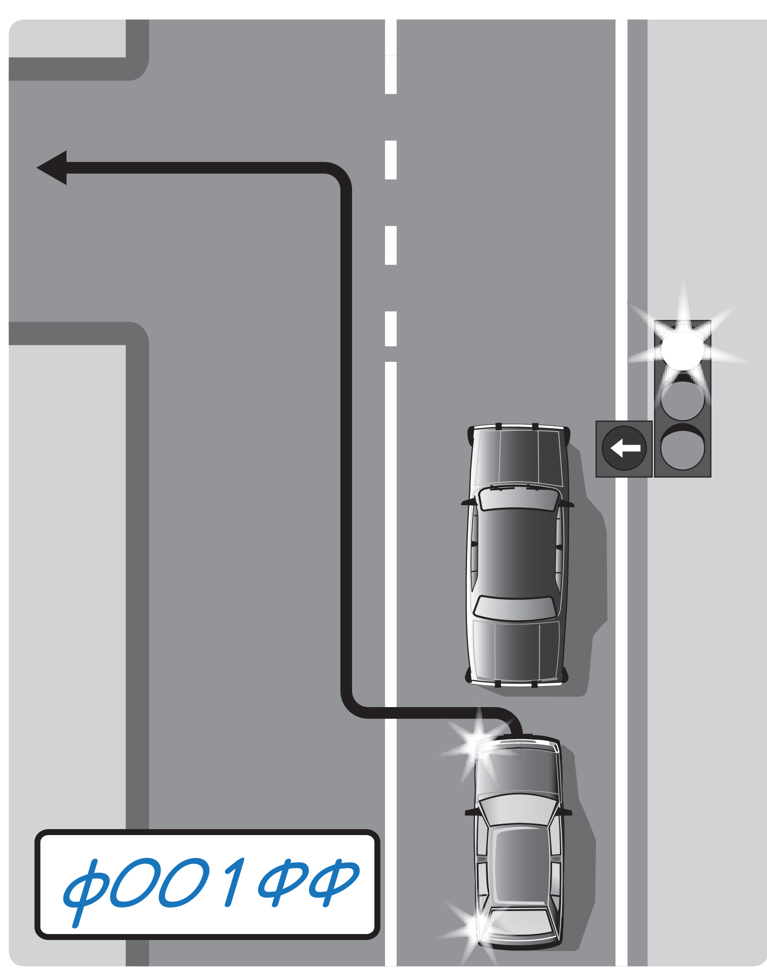
ВЕСЕЛЫЕ КАРТИНКИ

МВД России подалось в художники и опубликовало на официальном сайте ГИБДД типовые схемы правонарушений и рекомендации по их разбору. **Сергей Смирнов** считает: место этим картинкам в комиксе, а не в планшете инспектора.

КАК ХУДОЖНИК ХУДОЖНИКУ

Появление подобного «творчества» сразу вызвало недовольство у водителей и правозащитников. Но что же страшного нашли в невинных картинках? К тому же рисованием в ГИБДД занимаются давно. Еще два года назад, когда вступили в силу очередные поправки в КоАП, были презентованы схемы правонарушений с учетом новых положений. Тогда это не вызвало никакого недовольства; наоборот, многие только благодаря этим картинкам поняли суть изменений. Что же случилось сейчас? В феврале этого года пленум Верховного суда в очередной раз уделил внимание практике рассмотрения административных дел и определил, за какие маневры по встречной полосе следует наказывать лишением прав. Свою позицию касательно однобокости судебных решений мы высказывали не раз (ЗР, 2012, № 4). Но ГИБДД, ссылаясь именно на разъяснения Верховного суда, представила свое видение типовых схем правонарушений (с ними можно ознакомиться на сайте www.gibdd.ru). К каждой картинке – наказание, со ссылкой на КоАП.

«Типовая» ситуация – на картинке. Мы предполагаем, что инспектору остается лишь вписать данные об автомобиле – и обвинение готово.



СХЕМАТИЧНОЕ ПРАВОСУДИЕ

Из-за сложности изложения правил и положений КоАП многие водители не понимают, как действовать в той или иной ситуации. Другими словами, было бы замечательно, если бы эти рисунки стали учебными пособиями. Но не более того! Ведь ГИБДД обязана обучать, информировать, а также всячески пропагандировать безопасное движение. И, естественно, пресекать нарушения правил. А вот определять, кто прав, а кто виноват (и насколько!), – прерогатива совсем другого ведомства.

Однако эти схемы, по словам руководителей ГИБДД, были направлены в Верховный суд РФ еще до появления на свет разъяснений главного судебного ведомства – чтобы высший судебный орган утвердил их в качестве примеров типовых решений для всех судов. Вот это не лезет ни в какие ворота: полиция дает судьям разъяснения, как им судить водителей за правонарушения! Приехали. Замечу: моя практика подтверждает, что ни одна схема, какой бы она ни была «типичной», не отражает конкретную ситуацию в конкретном месте. Да таких идеальных дорог и перекрестков, как на гаишных картинках, у нас попросту нет.

Кстати, по нашим сведениям, красочные плакаты уже используются в подразделениях и отделах ГИБДД для обучения личного состава. Думаю, что вскоре картинки размножат и выдадут инспекторам, а тем останется лишь «приложить» схему к реальной ситуации. Вроде бы совпадает? Отлично! Дело за малым – вписать в готовую схему данные автомобиля и водителя. Всё, обвинение готово, план по регистрации нарушений выполнен. У судьи, видимо, будет свой комплект картинок. Задача простая: совместить схему, представленную инспектором, и судейскую. Совпало? До свидания, водитель, ходить тебе пешком полгода... А реальная дорожная обстановка, условия, которые способствовали возникновению конкретной ситуации, не волнуют ни полицейских, ни судей.

Глупо ожидать каких-то перемен к лучшему в судебной практике, если подобная «наглядная агитация» станет рабочим инструментом для сотрудников ДПС и судей. По закону суд и/или сотрудник ГАИ, рассматривающие дело, обязаны учесть все обстоятельства. Нужно досконально изучить каждое доказательство (административный протокол, объяснения участников спорной ситуации, показания свидетелей, потерпевших, экспертные заключения, показания специальных технических средств и т. д.). А в этом случае определяющими становятся схема правонарушения и рапорт инспекторов ГИБДД, приложенный к ней.

По данным бывшего первого заместителя председателя Верховного суда РФ В. Радченко, в 2010 году районные суды оправдали всего 0,3% подсудимых. Такого нет нигде в мире! При этом председатель Мосгорсуда О. Егорова уверена: оправдательных решений мало потому, что... следователи и сотрудники МВД работают блестяще. Если так, то зачем нам нужна судебная система? Зачем судьи и адвокаты? Пускай приговоры и решения сразу выносят полицейские, и лучше на месте.

...А «веселым картинкам» самое место в автошколах, где такой наглядной агитации часто не хватает. ЗР

Нет ничего проще, чем купить автомобиль!

Новый интернет-ресурс с уникальными возможностями поиска автомобиля.
Включает описание **более 400 модификаций легковых автомобилей**, представленных на российском рынке, а также **актуальную базу объявлений о продаже авто:**

kupiauto.ru

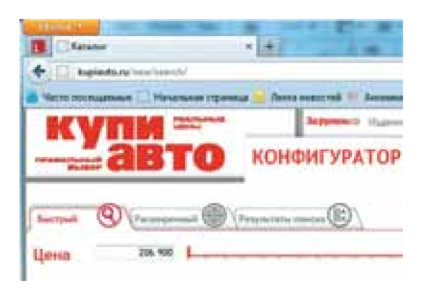
Поисковая система сервиса:

- Поможет выбрать автомобиль исходя из ваших потребностей – они разбиты на группы нашими специалистами во вкладке «Популярные варианты».
- Учитывает эксплуатационные расходы и падение стоимости каждой модификации, которые отражены в уникальном показателе КАР-индекс.



- Автоматически подбирает статьи и новости от автосалонов по выбранному авто.

1 шаг заходим на сайт www.kupiauto.ru



2 шаг выбираем автомобиль по заданным параметрам



3 шаг изучаем понравившуюся модель



4 шаг сравниваем с конкурентами

Марка и модель	Комплектация	Кузов	Класс
Nissan Qashqai	XE 1.6 2WD MT5	Универсал	Кроссоверы
Citroen C4 Aircross	1.6 Dynamique 2WD	Универсал	Кроссоверы
SsangYong Actyon New	2.0D Original MT	Универсал	Кроссоверы
Nissan Qashqai+2	XE 1.6 2WD MT5 (-B-L)	Универсал	Кроссоверы
	1.6 LE 2WD CVT KURO	Хэтчбек	Кроссоверы
Volkswagen Tiguan	1.4 TSI MT6 Trend&Fun	Универсал	Кроссоверы
Nissan X-Trail	XE 2.0 MT6	Универсал	Кроссоверы
Mazda CX-5	2.0 Direct MT 2WD	Универсал	Кроссоверы
Peugeot 4007	2.0 Access 2WD 5MT	Универсал	Кроссоверы

5 шаг ищем самые выгодные предложения рынка по выбранному авто





КУПИ АВТО
РЕАЛЬНЫЕ ЦЕНЫ
ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР

ПРИНЯТЬ НА ПОСТОЙ

Самолет, конечно же, самый быстрый и удобный вид транспорта. Но для того, чтобы оценить все его преимущества, надо добраться до аэропорта, а он, как правило, довольно далеко от города... Такси? Дорого, да и в пробке застрять немудрено. Электричка есть не везде. И если летишь с семьей, а стало быть, с багажом, самый удобный вариант – доехать на своем авто. То же самое, когда надо кого-то встречать-провожать. В канун отпускного сезона **Сергей Смирнов** отправился в московские аэропорты – через столичный узел ежегодно перемещается около 40 млн. пассажиров. Фото **Георгия Садкова** и **Александра Кульнева**.



Бесплатная парковка для «своих». В Шереметьеве, на выезде из терминала D, ее давно заняли таксисты.

ШЕРЕМЕТЬЕВО. РАЗ!

При повороте с Ленинградского шоссе на Международное с правой стороны – всегда скопление автомобилей: здесь есть площадка, где можно подождать прилетающих или, если выехали заранее, начала регистрации. Ближе к Шереметьеву появляются указатели, как добраться до терминалов и парковок.

Помимо собственно стоянок нам интересно, насколько удобно организовано движение, легко ли найти зоны вылета и прилета, можно ли успеть высадить пассажиров с багажом или, наоборот, встретить – к примеру, вернувшихся с отдыха друзей.

Проезжаем поочередно зону вылета и посадки разных терминалов.



Без парковочного талона на территорию любого аэропорта не попасть.

Указатели и табло (не только на русском, но и на английском языке) информативны и достаточно удобны. Заблудиться трудно, и 15 минут обычно хватает, чтобы выгрузить пассажиров и багаж или встретить путешественников. Но есть и проблема: у всех терминалов не очень удобно расположены места для погрузки-выгрузки, поэтому даже одна остановившаяся машина способна создать затор.

А что делать, если рейс задерживается, а под рукой нет компьютера, чтобы узнать об изменениях в расписании? Придется оставить машину на ближайшей к зданию парковке. Что ж, возле всех терминалов аэропорта Шереметьево всегда есть свободные места. Только вот стоят недешево: от 100 до 500 (!) руб. в час. Можно здесь оставить машину и на насколько дней, но сумма набежит – ой-ой-ой.

Самый дешевый вариант, например, мы нашли в терминале D. Место в современном многоярусном паркинге обойдется в 600 руб. в сутки. Кусается! И при этом автомат для оплаты парковки в терминале D... не работал. Да за такие деньги меня еще и с музыкой должны встречать и провожать!

А есть ли более дешевая альтернатива? Оказывается, есть. Проехав по Шереметьевскому шоссе от бывшего «второго» (ныне F) в направлении бывшего же «первого» (B) терминала, можно раздобыть местечко на специально оборудованных и охраняемых стоянках. Да, не очень удобно потом с вещами добираться до вокзала, но если договоритесь заранее, вам обеспечат трансфер. Стоимость парковки на таких стоянках – от 100 до 250 руб. за сутки. Уже интереснее! За эти деньги машину еще и охраняют, случись что – есть с кого спросить.

А можно ли оставить автомобиль вовсе бесплатно? Говорят, есть и такие места, но мы их не нашли. Бесплатная парковка вроде бы разрешена при выезде с терминала D, но там давно пасутся таксисты, и никто из нас, честно говоря, не решился бы оставить свой автомобиль на несколько дней.

ДОМОДЕДОВО. САМЫЙ ДАЛЬНИЙ

Этот аэропорт дальше всех от столицы; туда ведет отдельное шоссе (это вам не вечно перегруженная Ленинградка!). А вдоль шоссе есть несколько оборудованных бесплатных стоянок для встречающих, с кафешками и туалетами.

Но иные смельчаки бросают машины прямо у обочины перед въездом в аэропорт. Зря – эвакуатор работает споро и непрерывно курсирует вдоль шоссе.



Деньги с клиентов собирают исправно, а на ремонт паркомата средств нет.

Парковка в Шереметьеве (терминал D) пустует. Желающих платить по 200–500 руб. в час немного.

Красный ценник в Шереметьеве (терминал D). Желающих платить нет.

Схема парковок в Шереметьеве.

Найти парковочное место в Домодедове не проблема. Но об охране никто не думает.

Автоматические шлагбаумы работают быстро, движение фактически не останавливается.

Оплатить парковку в Домодедове можно с помощью автомата. Удобно, но недешево.

Паркомат

Шлагбаум на въезд в зону прилета

Схема парковок в Домодедове.

Зона посадки и высадки пассажиров в Домодедове. За порядком следят служащие аэропорта.

Нас же интересуют официальные парковки. Перед шлагбаумами многочисленные табло подсказывают: тут почасовые стоянки, там – на сутки и более. Терминал, в отличие от Шереметьева, один, заблудиться невозможно. Для быстрого катапультирования в зал вылета или для встречи пассажиров бесплатного времени достаточно. Но если случилась какая-то задержка, проще проехать на краткосрочную парковку, которую можно оплачивать по 15-минутным интервалам. Четверть часа обойдется всего в 50 руб.! А если оставить авто на сутки? Можно. Сутки, что интересно, начинаются после 6 часов стоянки и будут стоить 800 руб.

Еще несколько почасовых парковок расположено чуть дальше от здания аэровокзала. Они подешевле: от 100 до 150 руб. Единственная суточная стоянка – в 100 метрах справа от аэропорта. Цена за сутки – 500 руб. Но летом и в новогодние и майские праздники она вырастает до 700 руб.

Бесплатные стоянки располагаются на расстоянии 1,5 и 3 км от вокзала и не годятся для того, чтобы оставлять машину без внимания надолго: охраны тут нет, не раз наведывались грабители. Да и тащить чемодан далековато.

ВНУКОВО. ВСЕ В ПРОШЛОМ

При подъезде к Внукову мест, где можно бесплатно подождать прилета самолета, мы не обнаружили. Руководители самого современного аэропорта об этом почему-то не подумали, поэтому все паркуются прямо на газоне. Класс! Если места не хватает, стоят в правом ряду вдоль трассы. В часы пик – в два ряда, так что при въезде в аэропорт всегда толкучка.

Но есть и приятный момент. Так, для высадки отлетающих сделан отдельный въезд, здесь достаточно места, чтобы выгрузить багаж, не мешая остальным. При этом формального ограничения по времени нет, но попытки схитрить – оставить здесь машину надолго – пресекаются вмиг: на наших глазах эвакуатор утащил куда-то автомобиль, хозяин которого, видно, решил сэкономить.

А вот на въезде в зону прилета автомат выдал стандартный талон, по которому полагаются обычные бесплатные 15 минут. Не уложились? Каждые 20 минут – 50 рублей. Можно оставить и на сутки; место в любом из двух многоэтажных паркингов обойдется в 650 руб. Думаете, за эту сумму ваш



Внуковские многоэтажные паркинги. Администрация ответственности за автомобили не несет.





Не верь глазам своим! Путь к свободным местам во Внукове перекрыт спецтехникой.

Схема парковок во Внукове.



Владелец оставил машину на несколько часов в зоне вылета. Забирать ее придется уже со спецстоянки.

автомобиль будут тщательно охранять? Ничего подобного! Информационное табло при въезде честно предупреждает: администрация аэровокзала не несет ответственности за оставленные автомобили.

И внутри паркингов – минимум удобств, никакой информации о свободных местах. Словом, в ужасных традициях 90-х: дорого и плохо.

Нормальную суточную парковку мы нашли только в 5 км от аэровокзала, ближе к Минскому шоссе. Тут работают несколько стоянок – по 200 руб., причем сюда входят охрана и бесплатная доставка до аэропорта.

КВАДРАТНЫЕ МЕТРЫ

Итак, мы выяснили, что стоянка близ столичных аэропортов обходится примерно одинаково дорого. Это ли не явное проявление сговора трех монополистов? Хорошо бы Федеральной антимонопольной службе вновь устроить проверку обоснованности таких тарифов, а также их соответствия качеству услуг. Ведь в феврале 2011 года это ведомство уже проверяло Домодедовский аэропорт и признало тарифы на парковку незаконными. В результате цены снизились – в среднем на 100 руб. Только надолго ли? ЗР

ВОСТОЧНЫЕ МОТИВЫ

Автомобили китайского производства начали официально продаваться в России не так давно – в 2004 году. И с тех пор нас стращают китайским нашествием: мол, страну заполонят дешевые, но не очень надежные авто из Поднебесной. Этого не произойдет, считает **Игорь Моржаретто**.

ТЫ ПОМНИШЬ, КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ?

Собственно, китайский автопром очень молод: первый автомобиль в этой стране собрали в 1956 году: грузовик «Цзефан-СА140» – копия советского ЗИС-150. Братскому народу тогда передали чертежи и оборудование, обучили специалистов. Автопром КНР особенно интенсивно развивался в новом тысячелетии и стал крупнейшим в мире. В прошлом году, к примеру, собрали свыше 18 млн. авто! Понятно, что большую часть этих машин продали на местном рынке (он считается самым перспективным в мире), но многие тамошние производители давно задумываются об экспорте. И в первую очередь – в Россию, которая мало того, что находится совсем под боком, так еще и до недавнего времени выставляла на пути иностранных авто не слишком строгие экологические и прочие препоны.

Вообще, Российская Федерация несколько лет служила огромным испытательным полигоном для китайских машин. Их производители решили так: если тот или иной автомобиль (после доводки) хорошо пойдет в России, то его можно будет продвигать и в другие страны.

Первым прибыл пикап «Адмирал» компании «Тянье» (Tianye), а первый дилер появился в Новосибирске – «Пекинский джип» (подразделение концерна «Транссервис»). Помню любопытство, с которым мы в редакции рассматривали этот автомобиль. Вот это да, такая машина – и так дешево! Тогда за пикап в полной комплектации просили около 14 тыс. долларов; ни одна иностранная компания так много автомобиля за такие деньги не предлагала. Редакция купила машину для длительного теста, и довольно быстро стало понятно, насколько она сырая. Замены потребовали многие детали и целые узлы. Впрочем, технические решения, заложенные японскими инженерами, оказались настолько удачными, что их не смогли испортить даже при копировании в кустарных условиях. «Адмирал» после некоторой доводки отбегал у нас два года, пережил зимний пробег по недостроенной трассе во Владивосток – и остался на ходу. Потом его приобрел один из наших сотрудников. И что же, пикап жив до сих пор, намотал, как уверяет хозяин, уже сотню тысяч.

В 2004 году удалось продать всего 260 пикапов. Через год у нас появилось сразу несколько китайских марок, и в 2005-м реализовали уже 6,7 тыс. «китайцев». О китайских производителях заговорили как о серьезных игроках. На то были основания: в 2006 году их продажи выросли более чем в три раза – почти до 23 тыс. автомобилей; доля на рынке иномарок составила уже 2,3%. Как раз тогда в России стали продавать не только вседорожники, но и компактные легковые автомобили, сопоставимые по стоимости с «ладами».

Самой массовой маркой в России стала «Чери». А лучшим годом для «китайцев» выдался 2007-й. Тогда официально было представлено 14 брендов и продано около 57 тыс. машин. Быстрому росту продаж во многом способствовало то, что фирмам не пришлось строить собственные дилерские сети, реализацией охотно занялись российские дистрибьюторские компании.





Пикап «Адмирал» два года проработал в парке журнала «За рулем» и совершил трансконтинентальный зимний пробег от Москвы до Владивостока.

В Новосибирске начали было делать разные модели «Чери».

Пикапы стали первыми китайскими автомобилями, с которыми познакомились россияне.

ЕВРОПЕ – ПРИВЕТ!

В этом году китайская корпорация «Грейт Уолл» открыла в Болгарии, в городе Ловеч, сборочный завод – впервые в Евросоюзе! В планах выпуск девяти моделей, пока собирают три: пикап «Уингл», внедорожник «Хавал Н5» (у нас продается как «Ховер Н5») и седан «Волекс С10». Мощность предприятия – до 50 тыс. машин в год.

Собирать китайские автомобили в России брались многие компании...

К началу 2008 года в России китайскими автомобилями торговали 440 дилеров.

В 2008-м кривая продаж «китайцев» поползла вниз. Причин несколько. Первая – экономический кризис. Вторая – запчасти было либо не достать, либо они были очень дорогие. А еще в том году ввели нормы Евро-3 – и мелкие компании – «Тянье», «Чангфенг» (Changfeng), «Тяньма» (Tianma) и др. – вообще прекратили поставки.

«БОЛЬШОЙ СКАЧОК» НЕ УДАЛСЯ

С начала 2000-х в Россию потянулись иностранные производители. Их привлекал растущий российский рынок, а также значительные льготы, которые правительство РФ охотно предоставляло тем, кто собирался открыть здесь завод. Для этого надо было только пообещать инвестировать в местное производство несколько десятков миллионов долларов и заключить соглашение о промсборке с профильными министерствами (промышленности и экономического развития).

Неудивительно, что, едва начав поставки в Россию, многие китайские производители заговорили о планах местного производства. Выпускать автомобили в стране было выгоднее, чем импортировать их из Китая. Организовав предприятие в России, компания могла рассчитывать на статус промышленной сборки, что позволяло ввозить комплектующие с нулевой или минимальной пошлиной.

НОВЕЙШАЯ ИСТОРИЯ КИТАЙСКИХ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ в РФ (2004–2012)



«Грейт Уолл» первым, в 2005 году, объявил о планах строительства завода на 75 тыс. машин в год. Но его обошла фирма «Чери», которая в том же году выпустила в Новосибирске первую партию «Чери-Тигго»: крупноузловым методом собирали по 10–12 машин в день. Компания «Транссервис», учредитель автопредприятия, планировала уже в 2006 году развернуть полноценное сборочное производство в цехах Бердского электромеханического завода (в 40 км от Новосибирска). А параллельно с этим в Кольцове (пригород Новосибирска) начать возводить еще один завод, чтобы довести выпуск до 100 тыс. машин в год.

Вскоре объявили о начале сборки пикапов «Адмирал» в Бийске, в одном из цехов бывшего котельного завода.

«Грейт Уолл» вместе с российской компанией ИРИТО для выпуска нескольких моделей вседорожников «Ховер» нашел площадку в Татарстане, где запланировали строительство завода мощностью до 100 тыс. авто, и в Подмосковье – на 50 тысяч.

В Московской области ИРИТО совместно с другой китайской компанией, BYD, намеревалась открыть завод по выпуску до 25 тыс. микролитражек «Флайер» ежегодно. А еще и с «Бриллианс» – до 100 тыс. машин. ИРИТО торопилась и в 2006 году наладила сборку «ховеров» на базе бывшего электроизоляторного производства в подмосковной Гжели.

В мае 2007 года на заводе АМУР («Автомобили и моторы Урала», Новоуральск, Свердловская область) стартовало производство вседорожников ZX (бренд «Ландмарк»), а еще через месяц – седанов «Джили-Отака». Уже к концу года АМУР собирался выпустить 20–25 тыс. китайских автомобилей. Статус промышленной сборки для предприятия публично обещал выбить в правительстве тогдашний губернатор области Эдуард Россель.

В августе 2007-го в Черкесске «Дервейс» начал собирать китайские седаны «Лифан».

Самый масштабный «китайский» проект стартовал в 2006 году на калининградском предприятии АВТОТОР. Сначала там собрали небольшую партию легких коммерческих грузовиков «Юджин» (Yuejin). Вслед за этим АВТОТОР стал выпускать три модели «Чери» – «Амулет», «Тигго» и «Фора».

Словом, только в 2006 году семь китайских производителей заявили о планах по выпуску своих машин в России. Аналитики международной аудиторской компании «Прайсуотерхаус Куперс» прогнозировали, что к 2010 году ежегодный выпуск китайских автомобилей в России может превысить 450 тыс. штук. Просчитались.

АВТОТОР В ОБОРОНЕ

Летом 2007 года российское правительство должно было прекратить прием заявок на предоставление режима промсборки. Десять китайских автопроизводителей или СП их подали. Хотели работать по тем же правилам, что и другие компании – американские, европейские, японские, корейские. Но в правительстве решили: китайцам режима промсборки не давать. Говорят, на этом настоял премьер-министр М. Фрадков. Наши производители убедили его в опасности «китайского нашествия».

К июлю 2007-го китайский список сократился до четырех самых крупных проектов: «Грейт Уолл» в Татарстане, «Джили» и ZH на заводе АМУР, «Лифан» на заводе «Дервейс» в Черкесске и выпуск легких грузовиков BAIC в Ульяновской области. Но в конце концов и эти соглашения подписаны не были – без объяснения причин.

Калининградский АВТОТОР не нуждался в соглашении о промсборке – действовали льготы для особой экономической зоны. Его блокировали иным способом. Летом 2007-го таможня вдруг посчитала, что машинокомплекты для сборки (все, не только китайские) ввозились в Калининград незаконно. Возбудили множество дел, судебные разбирательства продолжались почти четыре года. Все дела АВТОТОР выиграл – но сколько потребовалось сил и средств!

Кроме того, почти все российские автопроизводители подписали письмо в правительство с требованием лишить АВТОТОР таможенных льгот, нарушающих условия свободной конкуренции. Как итог в апреле 2008 года контракт с китайской компанией был расторгнут. Постановление правительства, принятое в 2008-м, окончательно добило небольшие сборочные проекты китайцев: ставку ввозной таможенной пошлины на готовые кузова повысили до 15% стоимости, но не менее

5 тыс. евро за штуку. При средней розничной цене китайского авто в 10–15 тыс. евро это сделало отверточную сборку невыгодной.

ОТ АЗОВА ДО БЕЛОРУССИИ

К 2010 году продажи китайских машин подросли: дела наших граждан стали выправляться, постепенно и качество китайских авто улучшилось. С 2009 года черкесский «Дервейс» собирает по полному циклу (со сваркой и окраской) хэтчбеки и седаны «Лифан», «Хайма» и «Джили» (подробнее – ЗР, 2011, № 1). Основной акционер «Дервейса» сегодня – Сбербанк.

С 2010 года за «китайцев» взялся ТагАЗ. Сначала это были перелицованные «чери»: «Вортекс-Эстина» («Чери-Фора»), «Вортекс-Тинго» («Чери-Тигго») и «Вортекс-Корда» («Чери-Амулет»). В 2011-м добавился ТагАЗ-С10 (JAC A138). Главный кредитор предприятия – тоже Сбербанк.

Не прекращается сборка вседорожников «Грейт Уолл» в подмосковной Гжели, но кузова для них готовят в Черкесске.

Есть и новые проекты. Российский холдинг «АМС-Групп» и китайская автомобильная компания BAIEC все-таки построили и открыли в Ульяновской области завод грузовых автомобилей и автобусов марки BAW. Планируют выпускать ежегодно до 70 тыс. машин. Автомобильный концерн FAW Group заявил о намерении организовать с 2012 года производство своих автомобилей на черкесском автомобильном заводе «Дервейс». По предварительной информации, речь идет о сборке бизнес-седана, а также седана и хэтчбека гольф-класса.

Китайцы пытаются зайти на российский рынок и с другой стороны: недавно компания «Джили» и правительство Белоруссии подписали инвестиционный проект – на БелАЗе будут собирать несколько моделей китайских автомобилей.

Конечно, машины из Поднебесной до сих пор вызывают у многих недоверие: говорят о невысоком уровне качества и безопасности. Тем не менее у автомобилей появилась своя аудитория. Сильная сторона «китайцев» – невысокая цена: 300–450 тыс. рублей для большинства машин. Да и качество с годами растет, надо признать. По нашим дорогам сейчас разъезжает примерно 240 тыс. китайских авто. В первом квартале этого года продали уже 16 тыс. новых машин. В перспективе, лет через пять-семь, китайские автопроизводители могут занять до 10% российского рынка. ЗР



Китайские производители пытались завоевать наш рынок, продвигая недорогие легковые авто классов А, В и С.

Сборка автомобилей «Лифан» на заводе «Дервейс» в Черкесске.

К МОРЮ БЕЛОМУ

Игорь Моржаретто



Имя «Холмогоры» дорога получила от старинного поморского поселения. И бежит она через красивые русские города: Сергиев Посад, Переславль-Залесский, Ростов Великий, Кострому, Ярославль, Вологду, Архангельск… А еще по этой дороге можно приехать в Великий Устюг, в гости к Деду Морозу. Когда въезжаешь в Вологодскую область, первым делом видишь надпись: «Родина Деда Мороза». Кто бы сомневался! Особенно если едешь зимой.

Но обустроили древнюю дорогу совсем недавно. Асфальт на ней начали класть лишь в 1959-м, до этого весной и осенью грунтовка часто становилась непроезжей. Вся трасса, от Архангельска до Москвы, была сдана в октябре 1986 года. С тех пор ее, понятное дело, несколько раз реконструировали, расширяли, и сегодня головной участок от МКАД до Королева – вполне европейская магистраль: ширина 18 м, современные развязки… Это, впрочем, не спасает от огромной пробки, которая практически ежедневно утром и вечером растягивается от МКАД до Тарасовки.

Но если говорить объективно, участок от столицы до самого Ярославля – это дорожное полотно нормального качества; есть даже объезды двух крупных городов – Сергиева Посада и Переславля-Залесского. Да и дальше на север дорога хоть и сужается до стандартных 7–8 м, выглядит хорошо. Водители ругают лишь два участка 1000-километровой трассы: от Ярославля до реки Касть (в Ярославской области) и от Двинского Березника до Вельска (Архангельская область). Но и они скоро, как обещают, будут приведены в нормативное состояние. Во всяком случае, уже в этом году на М8 запланированы серьезные работы по ремонту и реконструкции (см. таблицу), а кроме того, выделены немалые средства на инженерные и проектные изыскания – чтобы создать задел на ближайшие годы. Еще бы раскупорить как-нибудь надоевшую пробку близ Москвы…

С нынешнего года начало Ярославского шоссе взялись расширять; пока реконструкция затронет участок от МКАД до 20-го км М8. Развернулись подготовительные работы: идет перенос коммуникаций, планируется снести летом несколько торговых точек и некоторые дома. Их жители получат новое жилье или денежную компенсацию. Активная фаза реконструкции начнется в будущем году: шоссе расширят с восьми полос до десяти, появятся и боковые проезды – дублеры трассы. С их учетом Ярославка с 16-го по 20-й км расширится почти вдвое: с восьми до четырнадцати полос. Обещают, что дорожники обойдутся без перекрытия трассы, но затруднения в движении на ближайшие два года, естественно, нам обеспечены.

Второй участок реконструкции – с 22-го по 29-й км шоссе. Здесь планируют построить объезд деревни Тарасовки. Проблема в том, что в этом месте шоссе сужается до четырех полос, к тому же вдоль трассы много магазинов, строительный рынок. Затор начинается задолго до деревни и тянется на несколько километров. После реконструкции транзитный транспорт пойдет по новой, восьмиполосной магистрали. Она будет бесплатной, хотя сначала планировали платный въезд.

Реконструкция Ярославки планируется и в столице: первоклассная магистраль не упрется на территории города в бутылочное горлышко. ЗР

1271 км – протяженность федеральной дороги М8 «Холмогоры»: Москва – Ярославль (с подъездом к Костроме) – Вологда – Архангельск. Часть трассы, от столицы до Ярославля (собственно, Ярославское шоссе), входит в европейский маршрут Е115. Проходит по Московской, Владимирской, Ярославской, Вологодской и Архангельской областям. Пересекает несколько крупных рек: Волгу, Сухону, Вологду, Ледь, Емцу и Вель.

РЕМОНТНЫЕ РАБОТЫ НА ТРАССЕ М8 «ХОЛМОГОРЫ» в 2012 году

Участок	Вид работ
Ярославская область	
Участок 273–278 км	реконструкция
Участок 314–318 км	ремонт
Участок 328–350 км	ремонт
Организация освещения в 11 населенных пунктах, расположенных на трассе	инженерные работы
Вологодская область	
Автодорога А114, Вологда – Новая Ладога, участок 4–6 км	реконструкция
Участок 406–413 км	ремонт
Участок 468–469 км	реконструкция
Участок 640–653 км	ремонт
Участок 659–675 км	ремонт
Участок 530–590 км	капитальный ремонт
Мост на а/д Вологда – Новая Ладога, 46 км	капитальный ремонт
Автодорога А114, Вологда – Новая Ладога, участки 85–95 км, 123–155 км, 262–266 км, 297–322 км	ремонт
Организация освещения в пяти населенных пунктах и на пяти развязках, расположенных на трассе	инженерные работы
Архангельская область	
Участок 715–737 км	строительство и реконструкция
Участок 780–805 км	капитальный ремонт
Участок 844–856 км	ремонт
Участок 917–955 км	капитальный ремонт
Мосты через реки Марека (851 км), Юмзеньга (864 км), Ледь (880 км)	ремонт
Участок 967–994 км	ремонт
Организация искусственного освещения в д. Усть-Паденьга (832–834 км) и на развязке (1150–1151 км)	инженерные работы
Ненецкий автономный округ	
Организация освещения на автодороге А381 (от Нарьян-Мара до аэропорта)	инженерные работы



НЕ В КОНЯ КОРМ

При расчете стоимости страховки и транспортного налога в нашей стране используют внесистемную единицу – лошадиную силу. Как это сказывается порой на кармане потребителя, выясняла **Юлия Тер-Мкртичьян**.

Мы уже рассказывали, что в разных странах «лошади» обладают разной силой (ЗР, 2011, № 11). Напомним, самые мощные живут в Америке и Англии (1 л.с. = 745,7 Вт), а хилые – в Азии и большинстве европейских стран, включая Россию (735,5 Вт). Так сложилось из-за разных подходов к методике расчета. Казалось бы, что здесь особенного? Уживаются ведь футы с фунтами в одной конструкции и метры с граммами – в другой. Так-то оно так, но есть один подвох.

Как известно, любой автомобиль, поставляемый на наш рынок, обязан пройти сертификацию. Одним из пунктов является перевод мощности двигателя из киловаттов в лошадиные силы через коэффициент 1,35962. Но официально этот коэффициент нигде не прописан, поэтому его округляют до второго знака после запятой. То есть, щадя свои калькуляторы, умножают киловатты на 1,36. А вдобавок еще и конечный результат округляют в большую сторону. Например, 100,61 л.с. приравнивают к 101 л.с. («Форд-Фокус II» с двигателем Zetec-SE, 1,6 л, 74 кВт). Не беда, что в результате пересчета вместо, например, 98 л.с. получится 99, – заплатите лишних 7 рублей в год транспортного налога (по московским тарифам). А если вместо 100 окажется 101? Тогда извольте перейти в следующую категорию, где ставка с одной «лошадки» уже 20 рублей. Переплата за год составит уже 1320 рубликов, ОСАГО подорожает на 873 рубля 18 копеек, а каско – на 1551 рубль. Итого без малого 3745 рублей из-за лишней «лошади»! Согласитесь, выглядит нелепо. (Данные для некоторых авто приводим в таблице.)

Россия осталась чуть ли не единственной страной в мире, где для расчета транспортного налога используют лошадиные силы. В прошлом в некоторых европейских странах (Великобритания, Германия, Бельгия, Франция, Испания) размер налога зависел от мощности двигателя в лошадиных силах, но впоследствии эти страны отказались от такой практики. Например, Великобритания включила налог в стоимость топлива еще в сороковые годы прошлого столетия! В США транспортный налог изначально был включен в стоимость топлива, а, скажем, в Германии и Японии учитывают объем двигателя. В тех странах, где все же исходят из мощности, – например, в Бельгии, Франции, Испании, – ее учитывают в киловаттах. Даже наши ближайшие соседи Украина и Белоруссия не используют лошадиные силы в своих расчетах (на Украине транспортный налог зависит от объема двигателя, а в Белоруссии он включен в стоимость топлива). Так называемая фискальная лошадиная сила (cheval fiscal) сохранилась как пережиток прошлого лишь во Франции – но используется только для расчета стоимости техосмотра (авто возрастом от четырех до десяти лет проходят ТО каждые два года, а старше 10 лет – ежегодно).

Несложно догадаться, что российская практика расчета выгодна нашим налоговым органам и страховым компаниям. По самым скромным подсчетам, на одном только «Фокусе» с мотором 1,6 л (101 л.с.) за период с 1999 года казна пополнилась на 165 млн. рублей. Разве государство откажется от такого куша?

А ведь поставляемую на российский рынок модель производитель дорабатывает под наши условия: ставит более емкую батарею, усиливает подвеску и зачастую перепрошивает контроллер двигателя для уверенного пуска в холода. Что мешает при этом снизить мощность, приняв во внимание, что у нас пересчитывают киловатты в лошадиные силы? Именно так поступила, например, компания «Хонда» (см. таблицу). ЗР

СУММЫ ПЕРЕПЛАТЫ ЗА НЕКОТОРЫЕ АВТОМОБИЛИ

Марка и модель	Мощность, кВт/л.с.		Переплата по транспортному налогу	Переплата по ОСАГО*
	в Европе	в России		
«Форд-Фокус»	74/100	74/101	1320	873,18
«Опель-Астра»	74/100	74/101	1320	873,18
«Хёндай-Акцент»	75/100	75/102	1340	873,18
«Шкода-Октавия»	75/100	75/102	1340	873,18
«Тойота-Старлет»	183/248	183/251	19 050	0

*В случае, если к управлению транспортным средством допущен один водитель в возрасте до 22 лет, со стажем вождения менее трех лет, ранее попадавший в аварии.

СНИЖЕНИЕ МОЩНОСТИ ДВИГАТЕЛЕЙ НЕКОТОРЫХ МОДЕЛЕЙ «ХОНДА» ДЛЯ РОССИЙСКОГО РЫНКА

Модель	Мощность, л.с.		Экономия на транспортном налоге
	до рестайлинга	после рестайлинга	
«Аккорд»	201	200	3060
«Пилот»	257	249	1875
«Джаз»	101	100	1320

Разбилось стекло? Это к счастью!

Покупая подержанный автомобиль, пусть даже двухлетку, морально готовишься к тому, что не сегодня-завтра могут «вылезти» проблемы. Но я абсолютно не рассчитывал, что прежний владелец моего «Ланоса» передаст мне «привет» в виде протекающего лобового стекла. Первый же апрельский дождь выявил этот грешок. Прикинув, во сколько мне обойдется замена стекла у дилера, я решил изучить альтернативы и в итоге оказался на станции bitstop.

ФАКТ №1

К концу 2012 года *bitstop* планирует увеличить количество своих станций в РФ до 80, в 2013 году – преодолеть сотенный рубеж.

Bitstop – абсолютно новый для России формат автостекольных сервисов с европейским уровнем обслуживания. Станции сети работают по принципу питстопов для гоночных болидов в «Формуле-1», в скоростном режиме выполняя целый комплекс автостекольных работ. Здесь можно установить стекло, отремонтировать его от сколов и трещин, тонировать.

Первый ***bitstop*** открылся осенью 2010 года в Нижнем Новгороде. Но рекордные сроки и комплексность обслуживания быстро стали пользоваться высоким спросом, и уже сейчас география сети насчитывает более 40 российских городов.



Ряд станций ***bitstop*** обслуживает не только легковые авто, но и коммерческий транспорт, к примеру, малотоннажные грузовики типа «Газель». А в Белгороде, например, даже создан специальный бокс для замены стекол на средне- и крупнотоннажном транспорте.

ПРИШЕЛ, УВИДЕЛ, ЗАМЕНИЛ

Алгоритм замены автостекла прост:
- Звонок в единый call-центр ***bitstop***, номер прост 8 800 333 888 0.
- Стекло в наличии – цена известна, записываетесь и в назначенное время передаете свое драгоценное авто в заботливые руки битстопперов.
- Ждем пару часов – и получаем машину с новеньким стеклом.

ФАКТ №2

Практически каждый автомобилист хоть раз менял стекло на своей машине. При этом более 6% автовладельцев постоянно сталкиваются с проблемой замены стекол.

Особое внимание в сети уделяют квалификации персонала – мастера проходят жесткий отбор, прежде чем попасть в команду ***bitstop***. Впоследствии они постоянно подтверждают свою квалификацию, проходят дополнительное обучение, в том числе тренинги и мастер-классы с участием профильных европейских специалистов.

КАК СТЕКЛЫШКО!

Трезвый расчет показывает, что выгода в этом деликатном вопросе зависит от ряда позиций. Стоит ли покупать высококачественное стекло, чтобы устанавливать его руками доморощенных «спецов» в гараже? Нестыковка чуть более чем очевидна… В гараже вы вряд ли получите гарантию на работы и вряд ли будете уверены в качестве материалов, уровне инструментов и квалификации персонала. Будем честны с собой: дешевое стекло – дешевый сервис, проверенное стекло AGC – ***bitstop***!

Теперь посмотрим на ситуацию с другого полюса. Будете ли вы счастливы, заполучив стекло с лейблом вашего автопроизводителя, но переплатив при этом втрое? Готовы ли вы ждать лишний день (два, три), пока вам заменят стекло на «привычном» сервисе? Лично я – не готов. Стекло AGC по адекватной рынку цене и узкоспециализированный центр ***bitstop*** – это не погоня за престижем, а осознанный выбор. Трезвый выбор.

ФАКТ №3

Стоимость стекла на станциях *bitstop* более чем приемлема. Например, лобовое на мой Lanos или на народно-признанный Logan обойдется не дороже 2500 рублей.

Скорость, с которой на ***bitstop*** выполняют автостекольные работы, не сказывается на их качестве. Головная компания строго контролирует как качество работ, так и соблюдение единых стандартов обслуживания во всех своих сервисах, и в этом бесспорный плюс сетевого проекта.

Поэтому станции ***bitstop*** оснащены специально оборудованными боксами для автомобилей, а для клиентов созданы комфортные условия ожидания. Кроме того, они могут рассчитывать на расширенные гарантии на вклейку стекол и получать приятные бонусы, участвуя в регулярных акциях компании.





ЗАГЛЯНЕМ ВНУТРЬ?

Технологический процесс замены автостекла включает 5 этапов:

1) подготовительный — съемка дворников, датчиков, защитных кожухов… (от 10 до 45 мин. в зависимости от марки авто)

2) срезка старого стекла (10 мин.)

3) подготовка кузова, нанесение немецкого клея PMA (10 мин.)

4) вклейка нового стекла

5) полимеризация клея + сборка (1 час)

ФАКТ№ 4

***Bitstop* предоставляет бессрочную условную гарантию на свои работы. Гарантия при установке стекла марки AGC сохраняется, даже если оно устанавливалось не у дилера.**

С целью соблюдения высокого качества вклейки, тонировки и ремонта стекол мастера *bitstop* используют исключительно профессиональный инструмент и расходные материалы немецкой фирмы PMA tools. Эта компания известна тем, что в качестве OEM-поставщика (от англ. Original equipment manufacturer – производитель оригинального оборудования) обеспечивает материалами крупнейшие мировые автомобильные концерны, такие, например, как BMW и Audi.

Узкая специализация фитингового центра и, соответственно, высокий профессионализм в области работы со стеклом также дает основания для выбора. Что ни говори, если сервис занимается всем и сразу, трудно предъявлять к нему требования по скоростной замене стекла. В этом отношении люди, ценящие свое время, найдут на *bitstop* настоящий отлаженный конвейер, «заточенный» именно под работу с автостеклом. Конвейер, сочетающий в себе немецкую педантичность с японским прилежанием.

ФАКТ №5

Ежемесячно в центрах сети *bitstop* проходят различные акции.

В *bitstop* уверены, что будущее автосервисов – за доступностью европейского уровня сервиса, с его качеством и скоростью для каждого российского автовладельца. Я в этом убедился. И теперь я вполне понимаю, что стекло может разбиться к счастью – если замену производить у профессионалов, то счастлива будет и машина, и ее владелец!

Текст: Никита Глейзер



ЯПОНСКИЙ ПЕРЕДОВОЙ!

Официальным поставщиком стекол на станции *bitstop* выступает японский концерн **Asahi Glass Company, AGC** (Эй Джи Си). Концерн выпускает стекла практически для всех марок автомобилей, эксплуатирующихся в России. Экономия на стеклах для отдельных марок автомобилей может составлять почти половину стоимости стекла у дилеров. Централизованный канал и четкая логистика поставок позволяют *bitstop* поддерживать ассортимент активных позиций на всех своих станциях и сокращать время доставки специальных заказов.



www.bitstop.ru
8-800-333-888-0

ДУБЛИКАТОМ БЕСЦЕННОГО ГРУЗА



У пикапа есть кузов, но совершенно не очевидно, что его часто загружают, считает **Сергей Канунников**. Фото **Георгия Садкова**.

Ощущение – сел в породистый, богато отделанный, просторный вседорожник. Хорошо выделанная, дорогая кожа, продуманная эргономика. Сиденья удобные, широкие (но, конечно, скользкие).

А вот двери закрываются с каким-то несовременным усилием. Попробовал все четыре, попросил сделать то же самое коллегу. Результат одинаков: хлопнуть надо с душой. Может, слишком тяжелые?

На ходу впечатления меняются с легковых на грузовые. Высокая, тяжелая машина ощутимо прыгает на кочках, кренится и раскачивается в поворотах. Для пикапа, впрочем, это нормально. Видали и покренистей. Тем более что руля «Амарок» слушается вполне прилично. Эта машина – на так называемой комфортной подвеске с тремя листами рессор, а есть и вариант Heavy Duty – с пятью листами.

Две с лишним тонны дорогих высокопрочных материалов 2-литровый дизель разгоняет до сотни, по заводским данным, за 11,1 с. Думаю, это близко к истине: ускоряется автомобиль действительно резво. И притом не слишком шумно. Передаточные числа 6-ступенчатой коробки подобраны грамотно, включения четкие и легкие. Еще бы пружинку, чье усилие надо преодолеть для включения задней, сделать пожестче.

Тормоза тоже немного грузовые: от богатой машины с мощным мотором ждешь большей цепкости. Но особенно не понравился непривычно большой свободный ход педали.

Зато здесь фирменный 4Motion – подключаемый полный привод с понижающей передачей. Минимальный дорожный просвет сзади – 203 мм, спереди – 230 мм, углы въезда и съезда очень приличные (оба 28 градусов, а при наличии бампера – сзади 23,6 градуса).

Все это здорово, но мне для начала надо усадить двух пассажиров. Задний не в восторге. Жить, конечно, можно, но от автомобиля таких габаритов ждали большего. Ради чего стеснили заднего? Ради кузова длиной 1555 мм, шириной 1820 мм. Даже между арками 1222 мм, сюда встает пресловутый европоддон.

Что бы туда положить? Оттолкнемся от цены автомобиля. Базовый заднеприводный «Амарок» с одинарной кабиной стоит 1 062 000 руб. Тестовый (комплектация Highline и опции) обойдется в 1 902 300 руб. Можно гадать, сколько запросят за версию с 8-ступенчатым автоматом, продажи которой обещают начать вот-вот. Ну а пока... 1 кг моего грузовика стоит примерно 873 руб. Так что же в нем возить?

Явно не хозяйственный груз. Скорее спортинвентарь, нарядные, дорогие причиндалы для пикника. И, конечно, себя! К этому пикапу абсолютно неприменимы обычные грузовые подходы и финансовые выкладки. Выбор такой машины определяется часто даже не образом жизни, а образом мысли. Его главные достоинства – богатый, взрослый, серьезный, мужской. Остальные эпитеты по вкусу и желанию добавят поклонники пикапного жанра. Ведь они и есть воистину бесценный груз таких грузовиков. Не правда ли? ЗР

С такого ракурса – породистый, нарядный вседорожник. Только с механической коробкой передач.

Рядом с рычагом коробки – кнопки управления серьезной трансмиссией: пониженный ряд, блокировка заднего дифференциала.

Сзади салон неожиданно вовсе не просторный.

В одиночку захлопнуть тонкую, играющую пластиковую крышку очень сложно: один замок обязательно не защелкивается.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Volkswagen Amarok

Размеры: длина×ширина×высота, мм	5254×1954×1834
Колесная база, мм	3095
Колея спереди/сзади, мм	1648/1648
Масса снаряженная/полная, кг	2178/2820
Максимальная скорость, км/ч	181
Разгон 0–100 км/ч, с	11,1
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,7/7,0/7,9

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 2 л, 120 кВт/163 л.с. при 4000 об/мин, 400 Н·м при 1500–2000 об/мин.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – на двойных поперечных рычагах/зависимая, на продольных рессорах; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные, шины – 255/55R19.

ПОДЪЕМНАЯ СИЛА

Нижегородский среднетоннажный грузовичок «Валдай» за последний год получил столько обновлений, что можно говорить о новом поколении этих машин, считает Вячеслав Субботин.



Финальным аккордом полутора лет переоснащения авто стала обновленная кабина, которую нынче ставят на «газели» и «соболи»: с улучшенной сваркой, окрашенная новыми прочными красками, еще и обработанная антикоррозионным составом.

Заводчане утверждают, что эта кабина может сопротивляться ржавчине не хуже, чем иномарочные. Я не стал ковырять краску гвоздиком, но бросил взгляд по касательной к поверхности. Слой ровный, шагрени минимум. Действительно, окрашено добротно. Проверил стыки, завальцовку на крыльях, дверях, капоте. Так и есть: всё по измененной технологии, везде герметик, заделано и сварено ловко.

MADE IN USA

Но прежде, чем водрузить новую кабину, нижегородцы сделали куда более значимый шаг – установили новый, самый что ни на есть современный дизельный «Камминс» взамен простенького минского дизеля ММЗ-245.7. С рабочего объема в 3,8 л запросили 152 силы (минский мог выдать только 119 л.с.). Именно запросили, поскольку этот агрегат можно настроить так, как пожелает заказчик. Но «Валдаю» больше пока не надо – хорошая тяга при минимальном расходе.

На самом деле ГАЗ придирчиво выбирал себе моторного партнера: были среди них и немецкий «Мерседес», и итальянский VM. Но остановились на американском. Во-первых, это самая прогрессивная компания в Новом Свете, которая на своем рынке уже не оставила места конкурентам. Во-вторых, она оказалась самой подвижной в переговорах и адаптации мотора к «Валдаю», «Газели» и «Соболю». Скажем, без долгих согласований перенесли в иные места навесные агрегаты, откалибровали систему управления, переделали поддон, клапанную крышку.

В-третьих, у «Камминса» серия ISF – новая линейка «легких» дизелей. Таких маленьких моторов он доселе не делал, этот соорудил практически с чистого листа, с учетом всех современных решений, не ограничивая себя даже технологическими рамками. Дизели ISF по удельным

Все новое, только руль и панель старые – от рядовой «Газели». А ведь как далеко вперед шагнул «Валдай»! Есть даже круиз-контроль – удобная штука на грузовике.

Изогнутый рычаг коробки как напоминание о родстве с ГАЗ-53. Капот мотора лезет в салон, сидеть возле него тесно. Но три места спереди лучше двух.

Чтобы пробраться к второму ряду, переднее 2-местное сиденье нужно сдвинуть к водителю. Перемещается легко. И ездить на нем туда-сюда приятно и забавно. Хорошее решение.

характеристикам ныне действительно одни лучших в мире.

В-четвертых, «Камминс» с энтузиазмом взялся обучить специалистов из очень широкой газовской сети обслуживания и помог организовать в Нижнем учебный центр. Теперь грамотные мотористы есть в 85 регионах страны. Обращаться к ним, как заверяют американцы, придется не скоро, ведь первое обслуживание, когда нужно залезть под капот с ключами, назначено лишь на 240 000 км. И то лишь для того, чтобы проверить зазор в приводе клапанов. Гарантированный ресурс 500 000 км. Но испытатели говорят, что намотали там, за океаном, больше миллиона – и мотор по-прежнему в здравии.

КТО ЭТИ ЛЮДИ

«Валдай» берут юридические лица – 60%, 40% – ИЧП. В торговлю и сферу услуг идет 47% машин, в промышленность и строительство – 28, в транспортные компании – 16, в госпредприятия – 4, в сельское хозяйство – 3,7%.

MADE IN RUSSIA

Не подумайте, что дизель поставили вот просто так: один вытащили, другой вонзили. ГАЗу пришлось и свои системы довести до мировых стандартов. В частности, переделали все охлаждение.

Не поверите, теперь на «Валдае» есть круиз-контроль! Не всякий легковой автомобиль похвастается такой опцией. Оказывается, американцы с момента проектирования мотора зашили эту программу в систему управления, грех нам было ее не использовать: всего-то поставить пару кнопок.

Конечно, силовой агрегат подвесили на новых опорах. Их заказали у ведущего мирового разработчика и изготовителя – компании «Анвис» (Anvis). Вибрации, передаваемые мотором в кабину, минимальные. Двигатель напрягается, урчит, но в салоне (точнее, в кабине, – неспроста оговорился!) разговаривать можно, как в легковушке, не повышая голоса.

Мотор затребовал новое сцепление – практичное, долгоиграющее «Закс» (Sachs), модернизированную коробку (поставили двухконусные синхронизаторы на второй и третьей передачах), доработанный карданный вал, новый глушитель с сильфоном. Естественно, догреватель охлаждающей жидкости с функцией подогревателя. Это круче, чем обычный предпусковой подогреватель.

Мощный и тяговитый двигатель позволил главное – повысить грузоподъемность машины аж на 500 кг (всего – 3925 кг, при однорядной кабине). Что может быть приятней для нашего трудового человека! Раньше он грузил 4 тонны при паспортных трех с половиной, теперь сможет, хоть и нельзя, почти пять!

Самый сильный аргумент нового «Валдая» – 152-сильный наддувный дизель «Каммингс» объемом 3,76 л.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	«Валдай»	
	ГАЗ-33106 (новый)	ГАЗ-33104 (старый)
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Дорожный просвет, мм	177	
Погрузочная высота, мм	985	
Радиус поворота, м	6,8	
Расход топлива, л/100 км: **при 60 км/ч** **при 80 км/ч**	12,0 15,0	13,5 18,5
ДВИГАТЕЛЬ	дизельный	дизельный
Модель	Cummins ISF 3.8	ММЗ-245.7
Объем двигателя, л	3,76	4,75
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	112/152 2400	87,5/119 2600
Крутящий момент, Н·м при об/мин	491 1200–1900	413 1500
ГАРАНТИЯ	2 года/ 80 000 км	1 год/ 30 000 км
МЕЖСЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ	15 000 км	10 000 км

Возросла скорость машины, поднялась грузоподъемность – доработали и ходовую часть. Стабилизатор поперечных кренов сделали мощней, в рессорах заменили резиновые шарниры и даже отшлифовали ушки рессор, чтобы шарнир ходил совсем долго.

БЕЗ УПОРА НЕ РАБОТАТЬ

Что толку ездить порожняком, я же не спорткар тестирую, поэтому попросил кинуть мне в кузов хотя бы тонну-полторы груза.

Занял место водителя. Оно завидное со всех позиций, и прежде всего позавидуют другие обитатели салона: пассажирам тесно. Хотя для короткого плеча, на какое и рассчитан грузовик, приемлемо. В меру мягкое и широкое кресло шофера с поясничным упором, руль регулируется по вылету и углу наклона. И не так, чтобы лишь обозначить: смотрите, и у нас руль можно двигать. Нет, все настоящее – с большим ходом. Комфортное положение сможет найти любой мужчина.

Хорош «расписной» приборный щиток, но он в торпедо от предыдущего поколения «Газели». Да, я принимаю пояснения заводских экспертов: дескать, зачем грузовику дорогая панель от «Газели-Бизнес»? Владелец деньги считает, ему и такая пойдет. Опрашивали, мол, – подтвердили. Может, и так. Только мне не нравится. Из другой жизни панель: не соответствует богатой внутренней начинке и гигантским изменениям машины в целом.

Коробка передач тоже словно из прошлого. Да, модернизированная,



Обновленный «Валдай» (бортовой) продают в трех вариантах: с однорядной кабиной и короткой базой (3310 мм) – за 835 000 рублей, с однорядной кабиной и длинной базой (3640 мм) – за 872 000, с двухрядной кабиной и длинной базой (3640 мм) – на фото – за 902 000 рублей.



но шумная, избирательность оставляет желать лучшего.

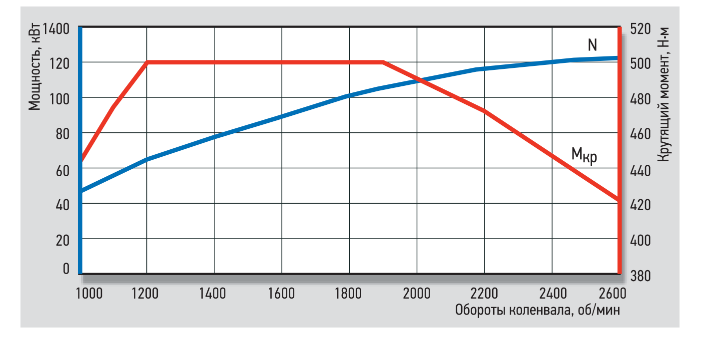
На ходу «Валдай» хорош. Полторы тонны я так и не почувствовал: легко катится авто. Если бы не выносные зеркала, в которых видно задний борт настоящего грузовика, считал бы, что еду просто на вэне. И динамика вполне, и управляемость хороша, и на курсе стабилен. В городской тесноте тоже удобен: маленький радиус поворота, хорошо настроенный (интегрированный) усилитель руля, маленькие колеса – небольшая высота.

Все заслуживает положительной оценки. Я здесь не одинок, со мной согласны те, кто уже отдал свои кровные за обновленный «Валдай». Ведь еще в 2009-м продажи «Валдая» упали чуть не вдвое, а ныне снова пошли вверх и, судя по всему, перекроют достижения прежних успешных лет. **ЗР**

Дизель «Камминс» позволил поднять грузоподъемность «Валдая» на полтонны, увеличить межсервисный интервал до 15 000 км и продлить гарантию до двух лет или 80 000 км.



У машины отличные дисковые пневмотормоза «Кнорр-Бремзе» (Knorr-Bremse) с антиблокировочной системой. При возросшей динамике они кстати.



Внешняя скоростная характеристика «Камминс-ISF 3.8». С таким моментом машина бодро потащит и при полной загрузке.

ПАЗ УПОЛНОМОЧЕН ЗАЯВИТЬ

...о том, что создал почти идеальную машину для города: дизельную, компактную и с автоматом! Автобус будущего обкатывали **Максим Приходько** и **Константин Якубов** (фото).

Эту модель завод осваивает с 2009 года, однако полноценное семейство сформировалось только сейчас. Потребителям будут предлагать автобусы различной вместимости, с бензиновым либо дизельным двигателем и, главное, с автоматической трансмиссией! Это не только ради заботы о водителе, но и для экономии при эксплуатации. В условиях городского движения сцепление в сборе летит быстрее прочих узлов, а настоящих профессионалов за рулем нынче негусто. Учитывая, что по запчастям новая модель на 40% совпадает с заслуженным «пазиком» – трудягой 3205, она может стать хитом автопарков. Рассказ об автобусе поделен на две части: для тех, кто сядет за руль, и для нас, пассажиров.

ПАССАЖИРСКОЕ МЕСТО

Начнем с посадки. Попасть в автобус можно через две двери. Поднялись на три ступеньки – и вы в салоне. Если честно, первая высоковата, зато машина свободно подойдет не только для города – ведь «пазики» у нас где только не встречаются. Салон рассчитан на 21 сидячее место, еще 25 для тех, кто, как в народе говорят, постоит – не развалится. Поручни удобные, находятся там, где положено. На момент нашего знакомства за бортом было –1 °С, а внутри – благодать, спасибо трем отопителям. Глядишь, и зимой не замерзнем. При движении в салоне потряхивает: подвеска-то в основе грузовая. Ничего, проехать по городу свои пять-семь остановок – не укачает. Зато окна большие.

ПАЗ-3204

Машина вагонной компоновки. Маска и корма пластиковые. Гидромеханический автомат «Эллисон-2100» доступен только с дизельным двигателем «Камминс-ISF3.8s3168». Бензиновые моторы могут комплектоваться как газовской коробкой, так и механикой от ZF. Часть моделей выпускают с заводской подготовкой под газовое оборудование «бутан/пропан». Автобусы малого класса выпускаются в 17-, 21- и 25-местном вариантах. Цена новой машины – от 1 млн. 700 тыс. рублей, с автоматом на 250 тыс. дороже. ПАЗ-3204 дважды, в 2009 и 2010 годах, становился лучшим автобусом года в рамках выставки МАФ. С 2009 года по настоящее время выпущено 3 тыс. машин. Проектная мощность – 15 тыс. штук в год.





Автомат шестиступенчатый, американского производства. Кресло водителя, хотя и снабжено многими регулировками, понравилось не особо.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ПАЗ-3204

Размеры:	
длина×ширина×высота, мм	7600×2410×2880
Колесная база, мм	3800
Количество/ширина дверей, мм	2/650
Радиус разворота, м	8,9
Снаряженная/полная масса, кг	5485/10 000
Вентиляция	принудительная и естественная
Система отопления	3 отопителя
Расход топлива, л/100 км	18
Максимальная скорость, км/ч	100

ДВИГАТЕЛЬ: Cummins ISF3.8s3168, дизельный, Р4, 3,76 л, 124 кВт/168 л.с. при 2600 об/мин.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: А6.

РАЗМЕР ШИН: 245/70R19,5.

Маленьким пассажирам хрестоматийное место у окошка наверняка понравится.

ВАГОНОВОЖАТЫЙ

На рабочее место водитель павловского автобуса попадает, как водится, через свою дверь: какая-никакая, а профилактика сколиоза. Рулевая колонка регулируется по наклону, селектор автомата, можно сказать, под рукой, но выглядит инородным телом. Буржуйская трансмиссия подразумевает площадку под «лишнюю» левую ногу, однако ее я так и не нашел. Заводские испытатели мою чечетку и вовсе не поняли. Сам же мотор хорош. Его дизельные камминсовские силы неплохо звукоизолированы, во всяком случае, меня его шум не раздражал. Я перевел селектор в положение *D*, проверился по многочисленным зеркалам – и поехал, проигнорировав реплику Кости: «Не дрова везешь». Через 300 метров пути от управления автоматическим «пазиком» поймал такой драйв – не передать! Если мне, далеко не профессионалу в деле укрощения автобусов, он сразу оказался по зубам, то что говорить о спецах? Они наверняка поставят новичку зачет автоматом. ЗР



Режим «взлет-посадка» для того, чтобы попасть на рабочее место, – визитная карточка завода. Вот отчего упитанных испытателей «пазиков» не встретишь.



Каждому пассажиру – по мягкому месту! Салон нового автобуса пахнет, как у любой нашемарки. Но запах быстро выветривается благодаря обилию форточек.

ПАВЛОВСКОМУ АВТОБУСУ 80 ЛЕТ!

Завод начал свою работу в 1932 году как предприятие, которое обеспечивало ГАЗ шоферским инструментом и кузовной арматурой. С 1952-го начат выпуск автобусов на базе грузового автомобиля ГАЗ-51. В настоящий момент производственная линейка автобусов малого класса имеет более 30 модификаций. Автобус ПАЗ – самая массовая машина для пассажирских перевозок в стране.



ПАЗ-651 (1952)



ПАЗ -652 (1961)



ПАЗ-672 (1968)



ПАЗ-3205 (1989)



ПАЗ-3237 (2003)

КОЛОРАДО И РОДИНА СЛОНОВ

В Таиланде каждый второй автомобиль – пикап. «Но почему среди них ничтожно мало «шевроле»?» – спрашивал себя Дмитрий Федоров, устраиваясь за рулем «Колорадо» нового поколения. Фото автора.



Среди проданных в 2011 году в Таиланде машин 42% – именно пикапы. Среднеразмерные грузовички «Тойота», «Исудзу», «Мицубиси», «Мазда», «Форд» – все производятся здесь. Если бы не катастрофическое наводнение, эта страна и теперь удерживала бы статус второго по величине в мире рынка легких коммерческих автомобилей. Но, как ни странно, «Шевроле» в этом ряду почти не видно. За пару дней путешествия по северному Таиланду мне на глаза попалось всего два-три пикапа «Шевроле».

Так чем же занимается громадный тайский завод «Джи-Эм» на 200 000 машин в год, если в 2011-м на местном рынке продано всего



«Колорадо» во внедорожной комплектации Z71 – с расширенными крыльями, задними рессорами, установленными над мостом, и дорожным просветом в 217 мм.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Chevrolet Colorado C-Cab 2.8 LTZ Z71 4×4

Размеры: длина×ширина×высота, мм	5347×1882×1790
Колесная база, мм	3096
Колея спереди/сзади, мм	1570/1570
Полная масса, кг	3100

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, P4, 2,8 л, 132 кВт/180 л.с. при 3800 об/мин, 440 (470) Н·м при 2000 об/мин.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: M5 (A6).

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – пружинная, на двойных поперечных рычагах/зависимая, на продольных рессорах; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные.

31 595 «шевроле», половина из которых пикапы? Неужели предприятие работает себе в убыток? Да нет, просто прежний тайский «Колорадо» (он, кстати, кроме схожего внешнего вида, не имел ничего общего с американским тезкой) лишь служил основой для бестселлера другой марки – «Исудзу D-Макс». Последний и обеспечивал заводу необходимый объем выпуска.

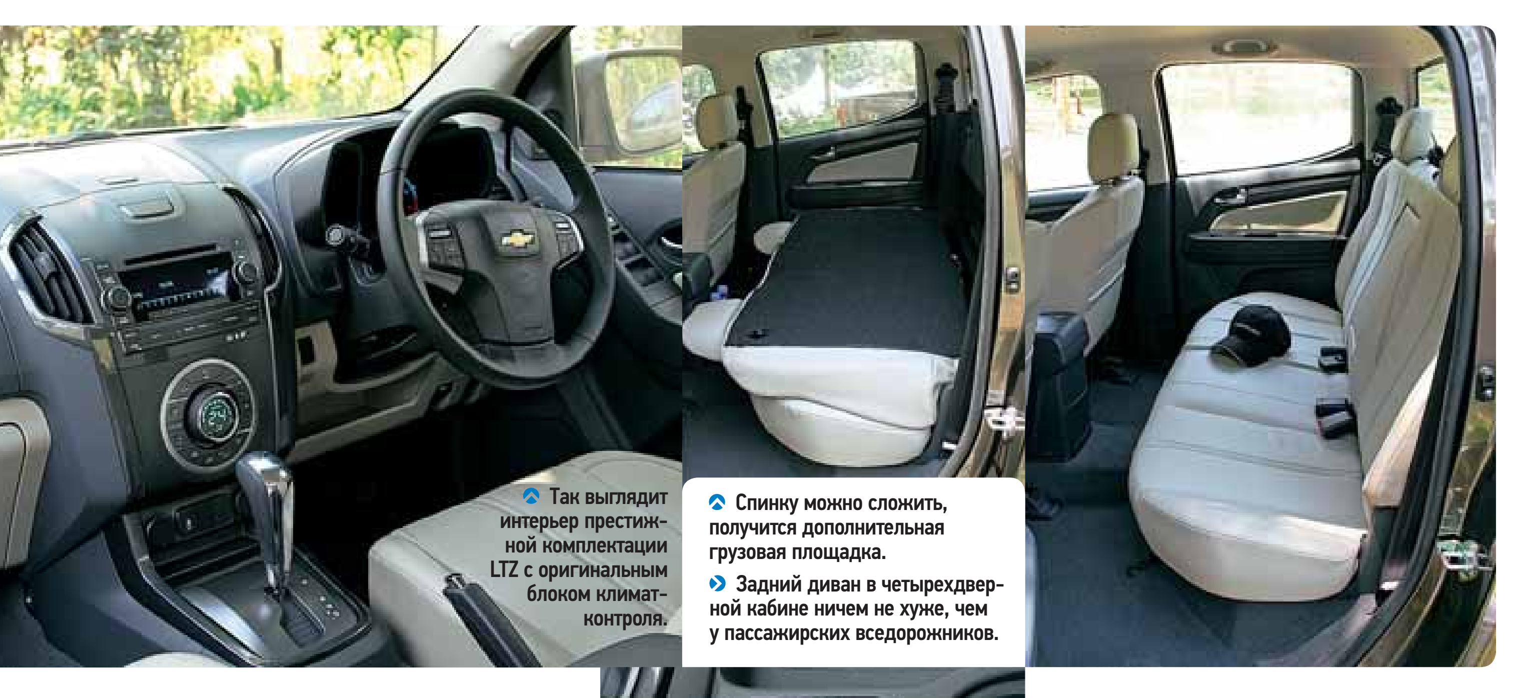
Новый «Колорадо» должен в корне изменить ситуацию. Ведь его создали как всемирную модель для реализации в 60 странах, включая США и Бразилию. Он заменит разом и американского тезку, и древний бразильский пикап S-10 образца 1994 года.

Кстати, в основном именно бразильцы разрабатывали новое поколение «Колорадо». В той стране у грузовичков «Шевроле» хорошая репутация и высокий спрос, поэтому новинке там и имя оставили прежнее – S-10. В Таиланде и большинстве других стран «Колорадо» тоже попытаются продвигать под маркой «Шевроле». Хотя подготовленная на его базе версия «Исудзу» наверняка опять получит гораздо более высокий спрос.

Но в России пикапы «Исудзу» так и не смогли закрепиться на рынке, поэтому нам придется знакомиться именно с «Шевроле» – вероятно, в конце этого или следующего года.

Чем «Колорадо» отличается от других пикапов? По большому счету ничем. Дизайн? Да, видно, что это «Шевроле», – по облицовке радиатора, приборам, напоминающим очи робота-трансформера, да фонарям, в которых, если очень постараться и приглядеться, можно найти аналогии с огнями «Камаро». Вот еще одна оригинальная деталь – круглый блок

Наиболее дорогие версии снабжены фонарями на светодиодах.



Так выглядит интерьер престижной комплектации LTZ с оригинальным блоком климат-контроля.

Спинку можно сложить, получится дополнительная грузовая площадка.

Задний диван в четырехдверной кабине ничем не хуже, чем у пассажирских вседорожников.

климат-контроля на самых дорогих версиях. Смотрится он, правда, на фоне остального утилитарно-крестьянского шика как большая клоунская пуговица на рабочем кобинезоне. Но не волнуйтесь! Когда в машине обычный кондиционер, весь авангардный шик улетучивается моментально. И даже больше, ему не оставляет места анахронизм – древний ползунок, включающий режим рециркуляции.

Словом, новый «Колорадо» – это наитипичнейший пикап. И так же, как большинство конкурентов, несмотря на бесконечное количество вариаций с кабинами, кузовами, подвеской, в России его станут предлагать только в одном варианте: с четырехдверной кабиной «Крю Кэб», полным приводом, а также 2,8-литровым турбодизелем мощностью 180 сил. Кстати, несмотря на то что этот двигатель, как и его младший брат рабочим объемом 2,5 л, рекламируется как представитель новейшего семейства «Дюромакс», на самом деле это лицензионная копия итальянских дизелей VM.

На бездорожье возможности дизеля, выдающего приличную тягу только с 1500 об/мин, становятся не очень убедительными и заставляют часто переходить на передачу ниже заметно раньше, чем ожидаешь. Впереди уклон – и вторая скорость медленно умирает. В этом смысле предлагаемый за доплату 6-ступенчатый автомат удобнее 5-ступенчатой механики. Но на обычном шоссе и он утомляет бесконечным снованием туда-сюда, словно пытается разорваться между экономией топлива и запасом тяги на колесах.



Переключатель режимов привода установлен на туннеле пола.



Это приборы пикапа или спорткара?

В большинстве исполнений – обычный кондиционер с привычными ручками.



Создать более комфортные условия передвижения и повысить проходимость может бензиновый 3,6-литровый V6 мощностью 236 сил. Его появление тоже не исключается на российских «колорадо».

Не стоит забывать и про понижающую передачу в трансмиссии, расширяющую возможности машины. Если на пикапе установлена система стабилизации, то, когда включается нижний ряд, она автоматически переходит во внедорожный режим работы, позволяя пробуксовку.

Вот я ранее назвал «Колорадо» типичнейшим, а теперь засомневался. Нет, пять лет работы над абсолютно новым поколением джиэмовского грузовичка не прошли даром. За несколько сотен километров, накрученных по дорогам и горному бездорожью в районе знаменитого опиумного Золотого треугольника, в котором встречаются Мьянма, Лаос и Таиланд, я оценил и неплохую по меркам класса плавность хода, и приличную шумоизоляцию, и очень недурные ездовые манеры «Колорадо». А по простору интерьера, особенно во втором ряду, он явно впереди большинства конкурентов.

Конечно, жесткий пластик в салоне и заметную вибрацию дизельного силового агрегата нельзя не заметить. Но это законы жанра «много удобного и практичного автомобиля за небольшие деньги», и они требуют жертв. Вопрос в том, сколько «Колорадо» будет стоить у нас. Но Россия никогда не была родиной слонов и пикапов, поэтому те и другие остаются здесь экзотикой. С соответствующими ценами. Может, просто климат не тот? ЗР

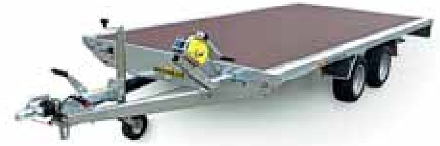
БОЛЬШЕ, ЧЕМ ВЫ ОЖИДАЕТЕ

Такая надпись (в том числе на русском) украшает сверхдлинный (22,25 м) автопоезд компании «Кёгель». На тягаче установлен сменный кузов длиной 7,45 м, остальное приходится на пятиосный прицеп. Первая его ось поворачивается вслед за дышлом, а задние оси тягача и прицепа могут подниматься при небольшой загрузке автопоезда. Прицеп рассчитан на 18 т груза, но главное тут не вес, а объем: кирпичи и металл сегодня возят не так уж часто, а вот коробок, например, с электроникой войдет очень даже много!



ЭВАКУАЦИЯ

Особенность нового прицепа-автовоза (или, если хотите, эвакуатора) «Хумбаур-3000» – аппарели, свободно перемещаемые по ширине: можно настроить на любую колею. В транспортном положении они спрятаны под полом. Если перевозимый автомобиль обездвижен, затащить его на прицеп поможет механическая лебедка. Длина площадки в 5,37 м позволяет увезти в известном (или неизвестном) направлении чуть не любой вседорожник или легковушку, лишь бы машина весила не больше 2310 кг. Еще одна интересная деталь: если таскать автомобили приходится не каждый день, то специальные аксессуары помогут превратить эвакуатор в обычный бортовой прицеп.



НЕМЕЦКИЙ КЕНГУРУ

В Амстердаме прошла мировая премьера развозного фургона «Мерседес-Бенц Цитан». «Он чувствует себя «Мерседесом», едет, как «Мерседес», и еще выглядит, как «Мерседес» – такими словами охарактеризовал новинку Фолькер Морнхинвег, глава отделения коммерческих авто. Между тем «Цитан» построен в сотрудничестве с «Рено», что нашло выражение во внешнем сходстве с «Кангу». Но не вздумайте сказать вслух, что трехлучевую звезду приклепали к «французу», – в немецком концерне вас, мягко говоря, не поймут!

Для «Цитана» предложен выбор из трех колесных баз и четырех моторов – это три турбодизеля мощностью от 75 до 110 л.с. и бензиновый двигатель с турбонаддувом в 114 «лошадок». Длина автомобиля 3,94, 4,32 или 4,71 м, максимальная полная масса – 2,2 т. Внутри, разумеется, можно устроить что душе угодно: кому пустой кузов для груза, кому кресла. Предусмотрены новейшие системы активной и пассивной безопасности, а заявленный межсервисный пробег – 40 000 км.



ВОЗДУШНЫЙ КАРАВАН

Новый кемпер «Эйрстрим-534» при длине 6,81 м и ширине 2,29 м весит лишь 1454 кг и предоставляет путешественникам не только простор и все удобства, привычные в городской квартире, но и ощущение воздушности. Посмотрите хотя бы в панорамное окно над подковообразным диваном (он же служит шикарной кроватью). Главное – найти живописный уголок на стоянке, и отличный вид гарантирован. Ну а сумерки скрасит спутниковое телевидение с экраном во всю стену и качественная аудиосистема. Под рукой у хозяйки трехконфорочная газовая плита с духовкой, есть душ, туалет, водяное отопление. Правда, заплатить за такую дачу придется около 60 000 евро, и это, заметим, в Европе.





СОЕДИНЕНИЕ С БУДУЩИМ



Именно этот смысл скрыт в названии концепта развозного грузовика будущего, представленного «Рено». По мнению авторов проекта, который пока воплощен лишь в масштабе 1:25 (глядя на фото, в это трудно поверить, но на то и «Фотошоп»), самое главное в таких автомобилях – возможность подсоединиться к розетке и отсутствие бензобака. Очень может быть: концепт ориентирован на 2040 год! Тогда не будут технической проблемой ни емкие аккумуляторы, ни передние мотор-колеса. Обратите внимание: кресло водителя установлено посередине – легко выходить на любую сторону и в грузовой отсек. Пол фургона практически на уровне тротуара, что чрезвычайно облегчает погрузку-выгрузку. Остается лишь дождаться полномасштабной премьеры.



СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

журналы
«За рулем»
«Рейс»

в одном комплекте

Подписка

Каталог ОАО «Агентство «Роспечать» индекс 81154;

Каталог «Почта России» индекс 12759

ИЗВЕЩЕНИЕ	Форма № ПД-4
	ООО «Торговый Дом «За рулем» ИНН 7708546590
	получатель платежа
	р/сч №40702810438290108462 в Стромынском
	отделении №5281/1600 Сбербанк России г. Москва
	(наименование банка,
	к/сч № 30101810400000000225, БИК 044525225
	другие банковские реквизиты)
	Ф.И.О.
	адрес плательщика
	Вид платежа | Дата | Сумма
	Подписка на журнал Рейс (код 01018)
Кассир	Плательщик
Квитанция	**ООО «Торговый Дом «За рулем» ИНН 7708546590**
	получатель платежа
	р/сч №40702810438290108462 в Стромынском
	отделении №5281/1600 Сбербанк России г. Москва
	(наименование банка,
	к/сч № 30101810400000000225, БИК 044525225
	другие банковские реквизиты)
	Ф.И.О.
	адрес плательщика
	Вид платежа | Дата | Сумма
	Подписка на журнал «Рейс» (код 01018)
Кассир	Плательщик

Как оформить подписку на журнал «Рейс»

1. Заполните печатными буквами Ваш адрес (индекс, город, область, район, улицу, дом,квартиру);
2. Впишите полностью Вашу фамилию, имя, отчество;
3. В графе «Дата» укажите дату оплаты;
4. Стоимость подписки внесите в графу «Сумма»
   на 3 месяца – 300 руб.
   на 6 месяцев – 600 руб.
   на 12 месяцев – 1200 руб.
5. Оплатите в любом отделении Сбербанка или на почте.

Также Вы можете сделать заказ по телефону
(495) 545-0616
(495) 223-2395 (круглосуточно)
через интернет по адресу
http://shop.zr.ru
по электронной почте
kormilceva@tdzr.ru

Внимание!
Квитанция заполняется только физическими лицами
Доставка осуществляется только по России

Важно!
После оплаты подписки обязательно сообщите нам о факте оплаты – укажите дату и сумму подписки, ФИО, номер платежного документа или вышлите копию квитанции

✓Оформление подписки на журнал «Рейс» осуществляется через нашего распространителя ООО «Торговый дом» «За рулем», реквизиты которого указаны в квитанции».


Y359 PBD

ЛЕСТНИЦА В НЕБО

В сложной классификации европейских формульных серий разобрался **Сергей Зиновьев**.

Многообразие гоночных формул в Европе несколько дезориентирует. Например, что круче – F2 или Auto GP? Какой класс и турнир предпочтительнее для вчерашнего картингиста? Откровенно говоря, даже составив такую схему, во всем не разберешься. Тем более что в ней уместились не все формулы Старого Света, а лишь самые значимые. Кстати, во многих нынче стартуют россияне – их около двух десятков.

ФОРМУЛА-1
Шасси: оригинальное у каждой команды.
Моторы: V8, 2,4 л, свыше 800 л.с.
Официальный чемпионат мира FIA, абсолютная вершина формульного мира по мощности двигателей, стоимости автомобилей и участия в чемпионате.



СРЕДНИЙ КЛАСС (ВОЗРАСТНАЯ КАТЕГОРИЯ: 19–24)

СЕРИЯ GP2 (GRAND PRIX 2)
Шасси: «Даллара».
Моторы: V8, 4,0 л, 612 л.с. («Рено»).
Статуса FIA не имеет, но считается кузницей кадров для Формулы-1. Этапы проходят совместные с нею. Славится неоправданно высокой стоимостью участия. Серию выигрывали Н. Росберг, Л. Хэмильтон, Т. Глок, П. Мальдонадо, Н. Хюлькенберг, Р. Грожан.

ФОРМУЛА-«РЕНО 3,5»
Шасси: «Даллара».
Моторы: V8, 3,4 л, 530 л.с. («Зетек»).
Главный турнир Мировой серии «Рено». Фактически дает пилотам все необходимые навыки для дебюта в Формуле-1. В серии побеждали Р. Кубица, М. Алешин.

ФОРМУЛА-2 (FIA FORMULA TWO)
Шасси: «Вильямс».
Моторы: 1,8 л турбо, система «овербуст», 425–480 л.с. («Ауди»).
Официальный чемпионат FIA, учрежденный три года назад в качестве прямого потомка Формулы-3000. Среди пилотов пока не очень популярен.

МЛАДШИЙ КЛАСС (ВОЗРАСТНАЯ КАТЕГОРИЯ: 17–21)



ФОРМУЛА-3
Шасси: «Даллара», «Лола» и др.
Моторы: 2,0 л, до 240 л.с. («Мерседес», «Фольксваген», «Тойота» и др.).
Вероятно, самый массовый класс в мире. Помимо многоэтапной Евросерии проходят чемпионаты Великобритании, Франции, Германии, Италии, Финляндии, а также престижные разовые гонки «Мастер Ф-3». В когорте победителей Евросерии – Л. Хэмильтон, П. ди Реста, Р. Грожан, Н. Хюлькенберг.



ФОРМУЛА-«РЕНО 2,0»
Шасси: «Татуус».
Моторы: 2,0, 210 л.с. («Рено»).
Прямой и главный конкурент Ф-3 по части массовости, младший класс Мировой серии «Рено». Подходит для дебюта после картинга. Имеет филиалы в виде национальных и региональных чемпионатов. Победителями становились Ф. Масса, К. Кобаяши.

«ШКОЛА» (ВОЗРАСТНАЯ КАТЕГОРИЯ: 15+)



ФОРМУЛА-«АБАРТ» (ABARTH)
Шасси: «Татуус».
Моторы: 1,4, турбо, 180 л.с. («Фиат»).
В этом году дебютирует в России под названием Формула-Russia. Проводится Евросерия и чемпионат Италии.
Ходят слухи о переименовании в GP4.
Победителем Евросерии был наш С. Сироткин.

ФОРМУЛА-БМВ
Шасси: «Мигейл» (Mygale).
Моторы: 1,2 л, 140 л.с. (БМВ).
Очень популярна в Германии, многие картингисты начинают формульную карьеру в чемпионате ADAC, который выигрывали Т. Глок, Н. Хюлькенберг, С. Феттель.

ФОРМУЛА-«РЕНО 1,6»
Шасси: «Татуус».
Моторы: 1,6 л, 150 л.с. («Рено»).
Существует только в виде национальных чемпионатов, например во Франции.





AUTO GP
Шасси: «Лола».
Моторы: V8, 1,8 л, 550 л.с. («Зетек»).
То, во что с годами превратилась Формула-3000. Ныне использует машины разорившейся серии A1 GP. Одним из победителей серии был Р. Грожан.



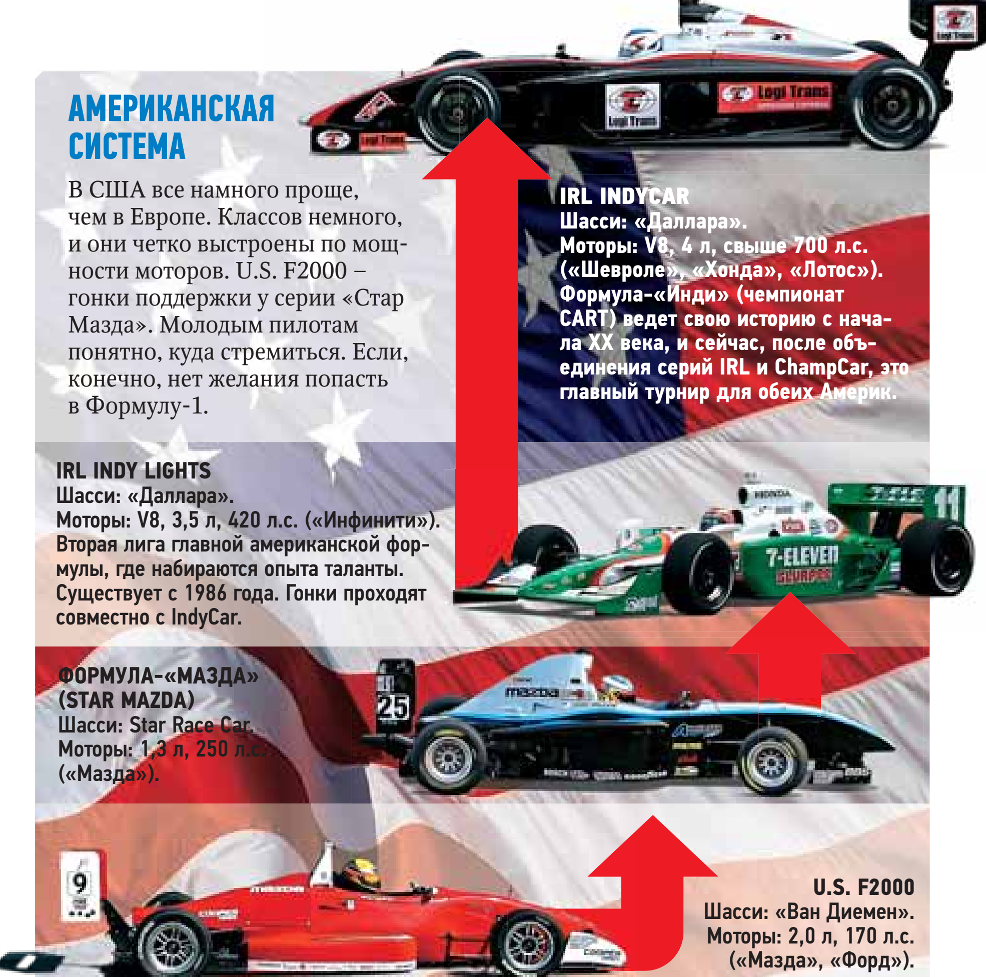
СЕРИЯ GP3
Шасси: «Даллара».
Моторы: 2,0 л, 280 л.с. («Рено»).
Турнир из числа самых молодых, фактически готовит пилотов к переходу в GP2, этапы проходят совместно с европейскими Гран-при Формулы-1.



ФОРМУЛА-«ФОРД»
Шасси: «Форд».
Моторы: 1,6 л, 165 л.с. («Форд Экобуст»).
Один из старейших классов, разбросан по всему миру, но в Европе уцелел лишь в Великобритании, Бенилюксе и скандинавских странах, хотя разыгрывают и Еврокубок. Желая оживить процесс, «Форд» представил машину 2012 модельного года.

АМЕРИКАНСКАЯ СИСТЕМА

В США все намного проще, чем в Европе. Классов немного, и они четко выстроены по мощности моторов. U.S. F2000 – гонки поддержки у серии «Стар Мазда». Молодым пилотам понятно, куда стремиться. Если, конечно, нет желания попасть в Формулу-1.



IRL INDYCAR
Шасси: «Даллара».
Моторы: V8, 4 л, свыше 700 л.с. («Шевроле», «Хонда», «Лотос»).
Формула-«Инди» (чемпионат CART) ведет свою историю с начала XX века, и сейчас, после объединения серий IRL и ChampCar, это главный турнир для обеих Америк.

IRL INDY LIGHTS
Шасси: «Даллара».
Моторы: V8, 3,5 л, 420 л.с. («Инфинити»).
Вторая лига главной американской формулы, где набираются опыта таланты. Существует с 1986 года. Гонки проходят совместно с IndyCar.

ФОРМУЛА-«МАЗДА» (STAR MAZDA)
Шасси: Star Race Car.
Моторы: 1,3 л, 250 л.с. («Мазда»).

U.S. F2000
Шасси: «Ван Диемен».
Моторы: 2,0 л, 170 л.с. («Мазда», «Форд»).

КАК ОНИ ШЛИ

Внимательно изучая карьеры звезд Формулы-1, приходишь к мысли, что одни добыли славу трудом и упорством, а некоторым в какой-то момент просто повезло. Это, впрочем, ничуть не умаляет их гоночного таланта.



Л. ХЭМИЛЬТОН

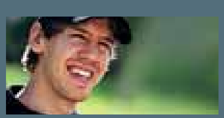
2001	Формула-«Рено 2,0» UK	5-е место
2002	Формула-«Рено 2,0» UK	3-е место
2003	Формула-«Рено 2,0» UK	чемпион
2004	Формула-3 Евросерия	5-е место
2005	Формула-3 Евросерия	чемпион
2006	GP2	чемпион
2007	Формула-1 «Мак-Ларен»	2-е место
2008	Формула-1 «Мак-Ларен»	чемпион



Ф. АЛОНСО

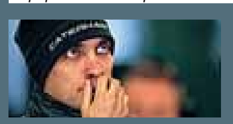
1999	Формула-«Ниссан»*	чемпион
2000	Формула-3000	4-е место
2001	Формула-1 «Минарди»	23-е место
2002	Формула-1 «Рено»	тест-пилот
2003	Формула-1 «Рено»	6-е место
2004	Формула-1 «Рено»	4-е место
2005	Формула-1 «Рено»	чемпион

*Прародитель современной «Рено 3,5».



С. ФЕТТЕЛЬ

2003	Формула-БМВ	2-е место
2004	Формула-БМВ	чемпион
2005	Формула-3 Евросерия	5-е место
2006	Формула-3 Евросерия	2-е место
2007	Формула-«Рено 3,5»	5-е место
2007	Формула-1 (7 гонок)	14-е место
2008	Формула-1 «Торо Россо»	8-е место
2009	Формула-1 «Ред Булл»	2-е место
2010	Формула-1 «Ред Булл»	чемпион



В. ПЕТРОВ

2003	Формула-«Рено 2,0» UK (зима)	4-е место
2004	Формула-«Рено 2,0»	отдельные старты
2005	Формула-1600 RUS*	чемпион
2006	Формула-3000 Евросерия	3-е место
2007	GP2	13-е место
2008	GP2	7-е место
2009	GP2	2-е место
2010	Формула-1 «Рено»	13-е место
2011	Формула-1 «Лотос Рено»	10-е место

*Ныне не существует.



ПРОРВАЛИСЬ К ПЬЕДЕСТАЛУ!

Удивительный гоночный уик-энд довелось посмотреть **Вадиму Крючкову** на трассе близ Братиславы: Иван Мюллер ни разу не выиграл, а российский пилот впервые поднялся на подиум.

Как сделать интересным турнир, заведомо зная, что доминировать в нем будет одна команда? Организаторы «турингового» чемпионата мира двинулись, похоже, верным путем. В расписании этапов WTCC на 2012 год почти не осталось классических, канонических трасс. Их место заняли такие, по которым еще не ступали покрышки мирового «Туринга». Австрийский Зальцбург, американская Сонома и японская Сузука ждут своей очереди, а тем временем «Туринг» впервые навестил автодром «Словакия Ринг», открытый два года назад.

Здесь никогда не проводили гонки столь высокого уровня, а потому их удостоил посещением президент страны, трибуны – битком. Причем смотреть пришли не только красочно-звездное шоу под названием WTCC, но и гонки поддержки, где выступали свои, словацкие пилоты. Много приехало венгров – поддержать своего кумира Норберта Мишелица. Ну и вообще – обстановка большого,







ГОЛОСУЕМ СОБОЙ!

В Словакии очень любят автоспорт и в стремлении поддержать его развитие используют все возможные способы. Даже такой скромной серии, как «туринговый» Еврокубок, воздают здесь эксклюзивные почести.

ПОЧЕМУ «ШЕВРОЛЕ» ЧЕМПИОН

Заводская команда всегда сильнее любой частной: иной инженерный уровень подготовки техники, к тому же правила допускают некоторую модернизацию машины по ходу сезона – то, что частникам не по силам и/или не по карману. А в гонках заводские пилоты получают лучший сервис.

В боксах «Шевроле» до сих пор запрещают фотографировать подвеску и двигатель «Круза». Очевидно, есть в них что-то, что хотелось бы утаить от конкурентов. Пусть СЕАТ и БМВ не участвуют в чемпионате как заводские команды, но машины для чемпионата по-прежнему строят.

РОССИЯ НА ОЧЕРЕДИ

Промоутер чемпионата мира Марчелло Лотти поделился планами дальнейшего развития своего детища. Путешествие по новым трассам и странам – шаг осознанный. WTCC охотно идет туда, где никогда не проводили никаких чемпионатов мира вообще. «Серия заинтересована в расширении географии, – сказал Лотти. – На очереди визит в Россию в 2013 году». Конкретной трассы не назвали, но самый логичный вариант для проведения российского этапа – автодром Moscow Raceway близ Волоколамска.

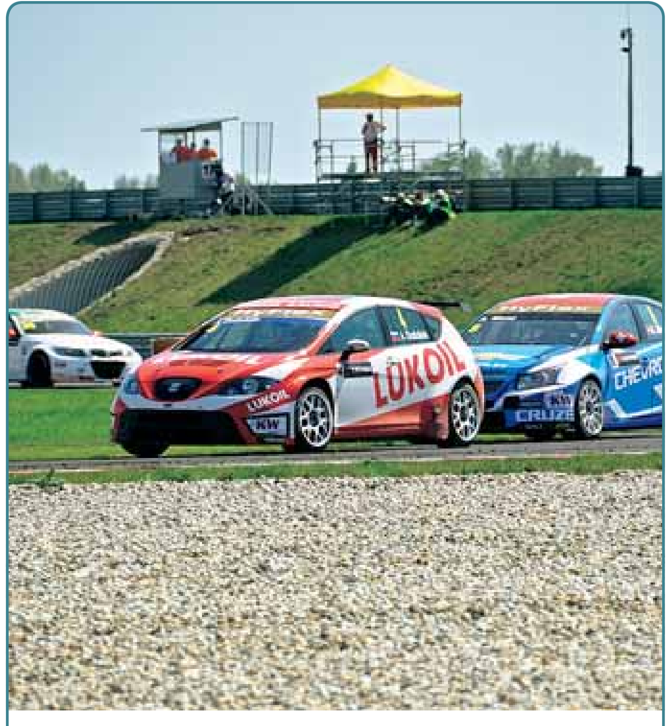




ГОНКИ ПОДДЕРЖКИ

Этап WTCC в Словакии совпал с «младшим» турниром ETCC. Еврокубок разыгрывается в четыре этапа, и один из его участников – Николай Карамышев. Так сложилось, что в зачете «Суперпродакшн», где курянин заявлен, соперник у него всего один – серб Александр Тошич на такой же «Хонде». Обменялись победами в жесткой борьбе. Но по сумме двух этапов Карамышев впереди.

В 1600-кубовом зачете на «Шевроле-Авео» стартуют Александр Фролов и Вадим Мещеряков. В Словакии успеха они не добились.



СПАСИБО, БРАТИСЛАВА!

Для Алексея Дудукало гонка на неведомом треке «Словакия Ринг» стала самой успешной за все время выступлений в чемпионате мира. Россиянин стартовал со второй позиции, пропустив вперед партнера по команде Габриэле Тарквини. Венгра Мишелица дружно, но деликатно запинали дуэтом и в дальнейшем удержали завоеванные позиции. Ален Меню несколько раз приближался к Дудукало на расстояние атаки, но «лукойловский» СЕАТ имел перевес в скорости на прямых – спасибо одной из самых длинных в Европе трасс.



ЛУЧШИЙ ИЗ ОСТАЛЬНЫХ

Пилоты, не выступающие на «Шевроле» и за «Шевроле», – отнюдь не мальчики для битья. В их распоряжении вполне современные машины, и при каждой возможности они портят настроение лидерам чемпионата. Заслуженный ветеран Том Коронел в восьми гонках дважды заезжал на подиум и трижды финишировал четвертым. Когда-то голландец был чемпионом японской Формулы-3, но вот уже десять лет стартует в «Туринге».

всенародного праздника, когда всем многое в новинку.

Ни участники, ни гости не обольщались насчет того, кто в доме хозяин. Пилоты «Шевроле» выиграли все предыдущие этапы, уйдя в отрыв во всех зачетах. В Словакии то ли сработали правила весового гандикапа, то ли трасса не очень подходит чемпионским «крузам» (а круг здесь шестикилометровый без ста метров), но борьба «Шевроле» с другими марками шла почти равная. В первом заезде, прямо скажем, лучшими были частники на СЕАТах. Совсем без «Шевроле», конечно, подиум не обошелся – Ален Меню поднялся на третью ступеньку. А вот на первых двух – гонщики российской команды «Лукойл» Габриэле Тарквини и Алексей Дудукало!

«Шевроле» отыгралась во второй гонке: Роберт Хафф и Иван Мюллер сделали для команды дубль. Впрочем, и без него их лидерству в чемпионате ничто не угрожало. В конце концов, большинству зрителей, пришедших смотреть WTCC вживую, не столько важны результаты, сколько само зрелище. Его-то они получили. **ЗР**



РАЗВЕДЧИКИ

К WTCC давно прицеливается «Форд». Но никак не решится вступить в полноценный бой, ограничиваясь боевой разведкой. Честь марки в этом сезоне защищает частная команда AON с двумя «фокусами-S2000», причем машины новые, третьего поколения. С частников спрос небольшой, потому результаты Тома Чилтона и Джеймса Нэша никто не считает провальными. Высшее достижение – шестое место Нэша в Марракеше. А в Словакии лишь Чилтон набрал очки за десятое место в одном из заездов.

КТО В ТЕРЕМЕ ЖИВЕТ

Оказывается, эта детская сказка – о современном автоспорте, считает **Вадим Крючков**.

Представьте, что одиноко стоящий домик – тот или иной чемпионат или раскрученная гонка. Зайчики-побегайчики, норушки, квакушки – команды с сопоставимыми бюджетами. Уживаются вместе, как говорится, в тесноте, да не в обиде. И тут он, косолапый, в облике талантливого пилота с финансовой поддержкой мощного автопроизводителя. Казалось бы, должно стать лучше: и персонаж заметный, и денег в общий бюджет подбросит, и в раскрутке поможет. Но нет, проходит совсем немного времени – и теремок начинает трещать. Первое место, оно словно медом намазано, и забронирует его сильнейший обитатель теремка. За примерами далеко ходить не надо.

Тон задал Михаэль Шумахер. Вот ведь совпадение – Мишка по-нашему. В альянсе с «Феррари» выдал серию из пяти титулов подряд, с 2000 по 2004 год.

Чемпионат затрещал (в нем экстренно поменяли все правила). Да, гонщик безмерно талантлив, но нельзя же совсем без интриги! Только очухалась Формула-1 от семикратного Шумахера (там с «Бенеттоном» еще пара титулов прибавилась), как пришла достойная смена: Себастьян Феттель и «Ред Булл». Серебро в 2009-м, золото в 2010 и 2011 годах. Причем Феттель не только очень хорош как пилот, но и молод, а потому имеет шанс перекрыть Михаэлевы рекорды.

Еще тяжелее пришлось теремку под вывеской «Чемпионат мира по ралли». «Ситроен» с Себастьеном Лоэбом страшнее медведя-шатуна. В спячку не впадают: стартовав в 2004 году, выдали серию из восьми титулов подряд! Очередная, девятая победа не выглядит несбыточной мечтой – Себ не потерял мотивацию и по-прежнему быстр. Это – спорт? Тогда где реальные конкуренты? Если же не спорт, а хорошо оплаченное шоу, то какой мудрец прописал такой бездарный сюжет?

Легендарный 24-часовой «теремок» в Ле-Мане напрочь придавлен мишкой породы «Ауди»: с 2000 по 2011 год – десять побед. Команда явила свету пятикратных победителей Франка Биелу и Эммануэля Пирро и восьмикратного Тома Кристенсена. Лишь дважды, в 2003 и 2009-м, первое место досталось «Бентли» и «Пежо». В нынешнем июне «Ауди» имеет все шансы повторить успех, поскольку с уходом «Пежо» реальных соперников не осталось.

Тенденция «большой мишка придавил норушек» прослеживается даже в «туринговом» чемпионате, сравнительно молодом. Заводская команда «Шевроле» и талантливейший Иван Мюллер вытеснили из серии других производителей. Нет сомнений, что частников единственная заводская команда одолеет играючи, а Иван, скорее всего, в очередной



Посмотрите, в «туринговом» чемпионате совсем недавно состязались четыре заводские команды. Теперь монополист – «Шевроле».

раз объедет своих одноклубников Роберта Хаффа и Алана Меню. Привлечет ли такая монополия на подиум новые марки, умножит ли число зрителей на трибунах? Понятно, каждый производитель рвется победить – никто не желает оплачивать места вне подиума. И, по сути, самый удобный вариант: у каждого производителя свой теремок. Иначе говоря, гигант покупает талант и находит себе чемпионат, где все остальные – массовка. Путь нынче модный. Безусловно, удобный, с точки зрения финансистов и маркетологов.

Но он убивает автоспорт. Никаким гарниром не замаскировать отсутствие интриги, никаким надуванием щек не повысить ценность победы в отсутствие достойных конкурентов. Да и зритель не дурак, рано или поздно найдет себе честное зрелище.

А есть ли теремок, куда мишки еще не добрались? Да, и не один. Во-первых, монoклассы – гонки на более или менее одинаковых автомобилях одной модели. В них соперничают пилоты. А так, чтобы и гонщики боролись, и командный зачет не был номинальным?

Британский «туринговый» чемпионат BTCC существует с 1958 года. За это время там так



Судя по всему, цель Лоэба и «Ситроена» – выиграть раллийный чемпионат десять раз подряд. Забавно, но безумно скучно.

и не появилось серийных победителей. Чемпионат считается самым боевым и, пожалуй, самым престижным. Пусть вас не вводит в заблуждение его национальный статус, по факту соревнования международные. Там набирались опыта уже упомянутые Биела и Мюллер. Там оттачивали мастерство такие звезды мирового «туринга», как Габриэле Тарквини, Фабрицио Джованарди, Алан Меню, Роберт Хафф, Рикард Райделл, Джеймс Томпсон, Джейсон Плейто и другие. А все потому, что обошлось без мишки, раздавившего теремок.

Вывод напрашивается сам собой: проблему гигантов, убивающих интригу, должны решать спортивные власти. Рычаги у них, поверьте, есть. А как быть с теми чемпионатами, где путь от всплеска интереса до «когда же он наездится» пройден? Опять как в теремке. Когда домик рухнул под тяжестью мишки, звери собрались и выстроили новый, лучше прежнего. Что же, пора начинать. ЗР

Легендарный марафон в Ле-Мане давно уже стал вотчиной «Ауди».

ОТ «РЕНО» ДО «ЯГУАРА»

Владельцу автомобиля премиум-класса не стоит осваивать приемы безопасной езды на бюджетной машине, и наоборот. Выбрать школу контраварийной подготовки помогает **Кирилл Зацепин**.

Боже упаси сравнивать методики – лучшего способа отбить интерес к самосовершенствованию не придумать. Тем более что методики различаются лишь в деталях.

Критериев, по сути, немного: цена обучения, расположение автодрома и целевая аудитория школы. А также некоторые фирменные особенности, у каждого учебного заведения свои. Разберем на конкретных примерах.

Академия вождения **«Рено»**. Народная марка, доступные цены, автодром в черте столицы (Ходынка). Продолжительность различных курсов, как правило, не больше одного дня. Парк автомобилей: «Меган», «Меган Купе», «Клио RS» и кроссовер «Колеос». На площадке, где проходят занятия, – моторхоум, внутри которого полноценный учебный класс. Тепло, крыша над головой, легкий перекусь и напитки прилагаются. Стратегический курс – безопасное управление серийными автомобилями. Здесь помогут поверить в возможности штатных электронных помощников водителя и научат ими пользоваться.

Любителям активного стиля езды прямой путь в Спортивную академию **«Мазда»**. Навыки правильного пилотирования здесь осваивают на переднеприводной «Мазде-3». Расширить арсенал гоночных приемов можно с помощью курса «Аори». В распоряжение курсантов попадают заднеприводные родстеры MX-5. Да не серийные, а оснащенные каркасами безопасности аппараты, подготовленные для гонок! Занятия проходят на профессиональной кольцевой трассе в подмосковном Мячкове. При этом цены гуманные. И еще: владельцы автомобилей «Мазда» могут участвовать в ежегодном любительском чемпионате Mazda sport cup. Никаких стартовых взносов уплачивать не придется. За деньги – только дополнительные тренировки.

Тем, кому по душе основательность и опыт силовых структур, рекомендую Школу обучения безопасному вождению **АМК ФСО**. Свой полигон в подмосковной Купавне. Да не какой-нибудь, а современный автодром, спроектированный автором трасс Формулы-1 Германом Тильке. Парк сформирован из моделей с хорошей репутацией на государственной службе: «Форд-Фокус», «Волга» ГАЗ-3102, «Мерседес-Бенц» E- и S-классов. Есть тренажерный

комплекс ТВ-2110 в черте Москвы. Его назначение – спецкурсы. Как насчет «действий водителей в условиях осложнения оперативной обстановки»? Наконец, гарантия качества обучения. Если в течение года после прохождения курса вы попали в аварию по своей вине – можете пройти дополнительную контраварийную подготовку бесплатно.

Владельцев автомобилей премиум-класса, по сути, заманивает производитель. Характерные примеры: школы водительского мастерства «Кваттро» и «Ягуар Экспириенс». Первая создана под патронажем **«Ауди»** еще в 2001 году. Ее отличает обилие летних и зимних программ. Недалеко от горнолыжного курорта «Яхрома» есть свой автодром с набором испытательных трасс: площадка активной управляемости, кольцевая трасса, участки off-road. Помимо контраварийной подготовки там проводят и тест-драйвы новых моделей. Визитная карточка школы – выезды «Четыре дня с quattro». Для владельцев «Ауди» это возможность оторваться от повседневной суеты и погонять на ледовых трассах в Карелии или Югре – обучение и развлечения в одном флаконе.

«Ягуар Экспириенс» – это прежде всего индивидуальный подход: имидж марки обязывает. Покупатель уже в салоне получает ваучер на бесплатное прохождение ознакомительного курса. Занятия проходят на трассах в Тушине или подмосковных Мытищах. При поддержке школы организуют клубные мероприятия для владельцев, в том числе любительские гонки. ЗР

ШКОЛЫ СПОРТИВНОЙ И КОНТРАВАРИЙНОЙ ПОДГОТОВКИ

Контраварийная школа	Курс: название, длительность, цена		
	ознакомительный	базовый	специальный
Академия вождения Renault	Discovery, 2 часа, 2500–4400 руб. или сертификат от дилера при покупке автомобиля	Advanced, 8 часов, 9800 руб.	Expert, 2-3 часа, 5500–6400 руб.
Школа водительского мастерства Quattro (Audi)	тест-драйв quattro experience, бесплатно	«Мастер», 6 часов, 9900 руб.	«Эксперт», 8 часов, 16 900 руб.; «Профи», 10 часов, 29 900 руб.
Jaguar Experience	«Ознакомительный», 3 часа, 15 000 руб. или ваучер при покупке автомобиля	«Базовый», 12 часов, 45 000 руб.	«Продвинутый», 12 часов, от 80 000 руб.
Автомобильно-мотоциклетный клуб ФСО РФ	нет	«Базовый», 2 дня, 20 000– 22 000 руб.	«Продвинутый», 4 дня, 400 00–44 000 руб.
Спортивная академия Mazda (Mazda sport academy)	нет	Sport, 4 часа, 9500 руб.	Aori, 4 часа, 14 000 руб.







«Мазда» делает ставку на активного водителя. Инвентарь под стать – родстер в гоночном исполнении.

Школа «Ауди». Площадка активной управляемости на собственном полигоне в Яхроме.

Полигон АМК ФСО в Купавне. Это не дождь, работает система орошения трассы.





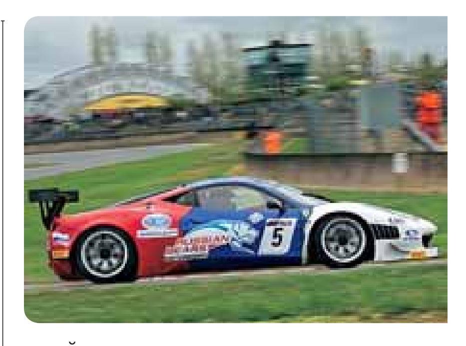
Подготовку к дебюту в Формуле-«Рено 3,5» 18-летний Николай Марценко проходил в немецком чемпионате Формулы-3.

Даниил Квят – фаворит Формулы-«Рено 2,0», но в испанских тестах результаты показывал в районе шестого места.



Российские железные дороги пошли по асфальтовому пути, оказав поддержку нашей команде в чемпионате FIA GT1.

В календаре GT3 шесть этапов. В самой первой гонке в Ногаро Вячеслав Малеев и Кирилл Ладыгин финишировали девятыми.



ВЕЗДЕ НАШИ

Россияне ныне стартуют во множестве серьезных европейских кольцевых серий. Диспозицию изучил **Максим Вольнов.**

НАСТУПЛЕНИЕ НА GT

Пал еще один бастион, где российские пилоты ранее регулярно не выступали, – «Гран Туризмо». В наступление двинулись сразу две команды.

У Valmon Racing Team Russia самые серьезные намерения в чемпионате мира FIA GT. Партнерами Алексея Васильева и Сергея Афанасьева стали австриец Андреас Цубер и бельгиец Максим Мартин. Техника – два автомобиля «Астон Мартин-DBRS9» 2008 года рождения. В середине сезона ожидается переход на свежий «Астон Мартин-V12 Вэнтидж».

Шансы россиян здесь, наверное, не очень высоки. И первые этапы в Ногаро и Зольдере это подтвердили. Опытный Алексей Васильев, несколько сезонов проведший в серии «Феррари Челлендж», оба раза занял лишь 12-е место, очков не набрал. В каждой гонке стартовало по 17 экипажей, их автомобили – «Ауди-R8», «Мерседес-Бенц SLS», «Феррари-458», «Ламборгини-Гайардо», БМВ-Z4, «Порше-911», «Форд-GT» и «Мак-Ларен MP4». Серьезная техника и очень серьезные имена: Стефан Ортелли, Оливье Джарвис, Томаш Энге, Михаэль Бартельс.

В классе GT3 разыгрывается чемпионат Европы FIA, и в нем дебютировала команда Russian Bears Motorsport. Этот турнир чуть проще: меньше экипажей, пилоты не столь именитые. Уже на второй гонке в Зольдере (этап состоит из двух заездов) Вячеслав Малеев и Кирилл Ладыгин на «Феррари-458 Италия» заняли четвертое место. Зачетные очки заработал и Сергей Рябов, которому ассистировал испанец Мигель Торил.

Неплохо, учитывая, что с «Феррари» доселе не работали ни пилоты, ни механики, ни инженеры команды!

ФОРМУЛЬНАЯ ЭКСПАНСИЯ

Российская команда теперь есть и в Мировой серии «Рено»: KMP Team переименована в RFR Team. RFR означает Russian Force Racing или Russia France Racing (база команды – во Франции). Стартует она в турнире Формулы-«Рено 3,5», а выступают за нее Михаил Алешин и Антон Небылицкий. Среди их соперников – Николай Марценко и Даниил Мове. Лучший результат на тестах в испанском «Моторленд Арагон» показал Мове – девятое время.

В «Рено 2,0» заявлены Даниил Квят и Роман Мавланов. Возможно, добавится кто-то еще из наших, хотя в заявочном списке и без того 56 (!) фамилий, а официальные тесты прошли 44 пилота. При такой толпе выступать в этой серии сложнее и менее выгодно: даже при неплохих результатах имя молодого пилота может затеряться среди других.

В GP3 сразу два российских дебютанта – Максим Зимин и Дмитрий Суранович. Прошлогодний триумфатор Формулы-«Абарт» Сергей Сироткин выбрал иной путь – чемпионат Auto GP. После этапов в Монце, Валенсии и Марракеше Сергей занимает вторую позицию по сумме очков, намного превосходя Максима Снегирева, – тот, к слову, заявлен еще и в Формуле-2, но стартовую гонку на трассе «Сильверстоун» пропустил.

Перед нами вновь нелегкая задача: отслеживать результаты в таком большом количестве турниров. И, конечно, болеть за наших!

РАЛЛИ ШАГОВОЙ ДОСТУПНОСТИ

Столичный спорткомплекс в Крылатском второй раз стал ареной Rally Masters Show. Масштаб мероприятия вырос. К числу спецучастков добавились ледовый (в крытом конькобежном центре) и знаменитое малое кольцо олимпийской велодороги – четырехкилометровый асфальтовый серпантин. На нем и решилась судьба победы: Евгений Новиков («Мицубиси-Лансер») взял верх над юным Василием Грязиным («Форд-Фиеста») и выиграл в абсолютном зачете с перевесом в 3 секунды. На третьем месте эстонец Каспар Койтла («Мицубиси-Лансер»).

Всего выступили 47 экипажей из семи стран, и уже по этому показателю Rally Masters Show можно считать событием года в российской ралли. Помимо активных действующих пилотов зрители увидели на трассе многих легендарных – например, многократного чемпиона СССР Стасиса Брундзу за рулем «Феррари» или Владимира Ганина все на той же «Лянче-Дельта»! А гости из Эстонии показали раритетные раллийные ГАЗ-51.



ПОДАРКИ ЛОЭБУ

Интрига Ралли Аргентины отчасти ослабла еще до старта – Яри-Матти Латвала пропустил пятый этап чемпионата мира из-за перелома ключицы, полученного в аварии на предыдущей гонке. А окончательно умерла после четвертого СУ, где лидировавший Петер Сольберг надолго встал, чтобы самостоятельно починить рулевую тягу (какая-либо помощь механиков разрешена только в специальных зонах). В дальнейшем уверенно лидировал Себастьен Лоэб, а тылы ему надежно прикрывал Микко Хирвонен – дубль «Ситроена». Третьим финишировал Мадс Остберг. Евгений Новиков занял восьмое место, пережив в самом начале гонки «условный сход»: у «Фиесты» отвалилось одно из задних колес.



ИЗБИЕНИЕ МЛАДЕНЦА



Долгожданный дебют команды БМВ в чемпионате DTM вышел обескураживающим. Хотя, наверное, подобного и следовало ожидать: лучшим из пилотов на БМВ-М3 стал американец Джой Хенд, занявший 13-е место (при 22 машинах на старте). «Мерседес» и «Ауди» тоже представили на этапе в Хоккенхайме новые машины, однако у них есть многолетний опыт стартов и инженерной доводки, тогда как БМВ строила свою «трешку DTM» с нуля.

С поула стартовал Матиас Экстрем («Ауди-А5»), но за 40 кругов гонки с обязательным пит-стопом шведа вытеснили на третью позицию британцы Гэри Паффетт и Джейми Грин, пилотировавшие «AMG С-Класс».

У БМВ, впрочем, есть утешение в виде локальных достижений – например, лучшего времени Бруно Шпенглера в воскресной тренировке.

КАЛЕНДАРЬ

2–3.06 чемпионат России по кольцевым гонкам (RRC), Казань
2–3.06 чемпионат России по ралли-кроссу, Тольятти
2–3.06 первенство России по кроссу (легковые, багги), Тверь
8–9.06 Кубок России по ралли, «Горные вершины», Горячий Ключ, Краснодарский край
8–10.06 чемпионат России по кроссу (грузовики, легковые, багги), Истра
9–10.06 чемпионат России по кроссу (легковые), Красноярск
9–12.06 чемпионат России по ралли-рейдам, «Симбирский тракт», Ульяновск
15–16.06 Кубок России по ралли, «Натухаевская», Краснодарский край
15–17.06 Кубок и первенство России по картингу, Курск
16–17.06 чемпионат России по кольцевым гонкам (RRC), Нижний Новгород
16–17.06 чемпионат России по кроссу (легковые), Арамиль
16–17.06 чемпионат России по кроссу (багги, легковые), Топорово, Смоленская область
22–23.06 чемпионат России по ралли, «Белые ночи», Лахденпохья, Карелия
23–24.06 чемпионат России по кроссу (легковые, багги), Ирбит
22–24.06 первенство России по картингу, Курск
29.06–1.07 чемпионат и Кубок России по картингу, Белгород
30.06–1.07 чемпионат России по кольцевым гонкам (RRC), АДМ «Мячково»
30.06–1.07 чемпионат России по кроссу (легковые, багги), Дмитров

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ-1, после 4 этапов

Пилоты	
1. С. Феттель (Германия, «Ред Булл»)	53
2. Л. Хэмильтон (Великобритания, «Мак-Ларен»)	49
3. М. Уэббер (Австралия, «Ред Булл»)	48
4. Дж. Баттон (Великобритания, «Мак-Ларен»)	43
5. Ф. Алонсо (Испания, «Феррари»)	43
6. Н. Росберг (Германия, «Мерседес»)	35
Команды	
1. «Ред Булл»	101
2. «Мак-Ларен»	92
3. «Лотос»	57
4. «Феррари»	45
5. «Мерседес»	37
6. «Заубер»	31

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ, после 5 этапов

Пилоты	
1. С. Лоэб (Франция, «Ситроен-DS3»)	91
2. П. Сольберг (Норвегия, «Форд-Фокус»)	73
3. М. Хирвонен (Финляндия, «Ситроен-DS3»)	70
4. М. Остберг (Норвегия, «Форд-Фокус»)	68
5. Е. Новиков (Россия, «Форд-Фокус»)	43
6. Я.-М. Латвала (Финляндия, «Форд-Фокус»)	28
Команды	
1. «Ситроен»	151
2. «Форд»	106
3. «М-Спорт Форд»	81
4. «Катар WRT»	37

ЧЕМПИОНАТ МИРА WTCC, после 4 этапов

Пилоты	
1. И. Мюллер (Франция, «Шевроле-Круз»)	149
2. Р. Хафф (Великобритания, «Шевроле-Круз»)	122
3. А. Меню (Швейцария, «Шевроле-Круз»)	121
4. Т. Коронел (Голландия, БМВ-320)	89
5. Г. Тарквини (Италия, «СЕАТ-Леон»)	87
6. С. д'Асте (Италия, БМВ-320)	55
Команды	
1. «Шевроле»	337
2. «СЕАТ Кастомер»	219
3. «БМВ Кастомер»	208

ПЛЕТЬЮ НЕ ПЕРЕШИБЕШЬ

Чем универсал «Вольво-V60», доведенный компанией «Обухов инжиниринг», лучше заводской версии V60 R-Design, **Вадим Никишев** и **Георгий Садков** (фото) выяснили на автодроме и обычных дорогах.

Можно долго спорить, насколько удачными получаются тюнинг-проекты на базе автомобилей шведской марки. Стильный дизайн работы Стива Маттина, который рисовал «шестидесятку», поддается корректировке с трудом. Тут главное – не напортить!

Взгляните на стандартный универсал V60... Впрочем, какой же он «стандартный»! У красной машины самый мощный шестицилиндровый мотор объемом 3 л, который с помощью турбонаддува выдает 304 л.с., – аналогичный полноприводный седан мы тестировали год назад (ЗР, 2011, № 4). И на том же, кстати, автодроме «МегаФон Тушино Ринг», только покрытом снегом и льдом. Сейчас под колесами сухой асфальт, а «Вольво» на сей раз в исполнении R-Design.

Литера *R* давно живет в фирменной гамме – с 1995 года, когда совместно со специалистами «Порше» шведы выпустили небольшой серией модель 850 T-5R. Нынешнее исполнение V60 R-Design близко к той философии, разве что мотор форсировать не стали. Но заниженная подвеска



с иными настройками пружин и амортизаторов, особенности комплектации и декоративные элементы экстерьера по-прежнему отличают эту версию от обычных седанов и универсалов. В меру агрессивно, в меру динамично... «Вольво» не должен пугать и разгонять, он должен дарить уверенность владельцу.

В центре «Обухов инжиниринг» пошли чуть дальше, свернув на распутье по другому указателю. Логично, если тюнинговая машина хоть ненамного, но превосходит по мощности ту, на основе которой построена. И мотор серии T6 здесь форсирован, но не сильно: установлен интеркулер с увеличенным теплообменом, перенастроены «мозги», еще немного добавляет оригинальная выхлопная система. «Обухов» предлагает клиентам иной турбокомпрессор, с помощью которого можно «выдуть» из мотора лишние 160 Н·м (тогда момент достигнет впечатляющих 600 Н·м), но в тестовой машине стоит штатная улитка. В любом случае преимущества дополнительных «лошадок» и ньютон-метров можно оценить, нажав штатную кнопку *Advanced* внизу консоли, – по соседству с ней клавиши выбора жесткости стоек.

В этом еще одно отличие «обуховской» машины: бамперы здесь от «эрки», а подвеска – как на гражданских машинах с системой Four-C, позволяющая менять вязкость магнитореологической жидкости в стойках. Зачем? Чтобы у владельца был выбор между «поспортивнее» и «покомфортнее». Нет, не так: в фирме «Обухов инжиниринг» строят машины не для автодромов, а для дальних вояжей.

Поэтому и колеса здесь иные, нежели на версии R-Design: там 18-дюймовые, с шинами 235/40, тут – от «паркетника» XC60, размером 235/55R17. Зачем? Чтобы увеличить дорожный просвет (этот запас на наших дорогах карман не дерет – и даже наоборот: не позволяет ему опустеть) и не вздрагивать на неровностях







Часть кнопок мультимедийно-климатического центра на «V60 Обухов инжиниринг» теперь выполняет новые функции. Вот только синяя подсветка вместо штатной зеленой порадует не всех.

Удачный дизайн и эргономику передней панели сложно улучшить или ухудшить, – в «Обухове» лишь обшили руль и селектор автомата цепкой алькантарой.

На обоих универсалах автомат работает плавно, но на автодроме не радует скорострельностью даже в спортивном режиме. Какой-никакой выход – потоpапливать коробку вручную.



Шкалы у стильных и хорошо читаемых приборов тюнинговой машины стандартные: форсировка не столь значительна, чтобы положить стрелку спидометра.

Шаблон с кириллическими буквами подсвечивается диодом – надпись «ДПС» зажигает спрятанный в панели радар-детектор.





в опасениях за «изоленту» на дорогих дисках. Клиренс увеличили в том числе благодаря новым пружинам иной жесткости, и сейчас владелец тюнинговой машины чувствует себя более уверенно в городе и дальних путешествиях.

Еще больше удобств предлагает эксклюзивный салон. Сиденья (передние – с более хваткой боковой поддержкой) обтянуты итальянской кожей и помечены логотипом тюнингового ателье. Вставки на дверных панелях алькантаровые, искусственной замшей обшиты обод руля (теперь подогреваемый!) и селектор автомата. А по насыщенности электронными девайсами «Вольво-V60 Обухов инжиниринг» не уступает творениям мастеров с мировым именем, а в чем-то и превосходит их. Из недр панели выезжает экран навигации с подробными и легко обновляемыми картами. За обстановкой на дороге зорко следят четыре камеры видеорегистратора, запись с которых хранится на 80-гигабайтном винчестере.

При открытой двери подсвечивается периметр автомобиля и даже салонные коврики. А при необходимости оперативно выйти в Интернет (хотя бы затем, чтобы обновить карты навигации) можно воспользоваться встроенным модулем сотовой связи, соединение с которым доступно всем устройствам в зоне действия Wi-Fi.

Но самое провокационное изменение – радар-детектор, упрятанный в недра передней панели. Об обнаруженном сигнале он сообщает голосом через штатные динамики классной системы Dynaudio, а на щитке приборов вспыхивает надпись: «ДПС»! Но расположение спорное – в глубине панели: там ему трудно ловить сигналы полицейских радаров.

Жаль только, что дополнительное оборудование не успели связать





Великолепные сиденья перетянуты итальянской кожей и чуть рельефнее серийных. Но на обеих машинах их поддержки для быстрой езды не хватает.

В любых режимах электронно-управляемого шасси тюнинговый универсал остается кренистым, но такие условия для него в тягость – он создавался для дальних пробегов.

В «обуховской» машине можно менять жесткость амортизаторов, а кнопкой *Advanced* задействовать злые настройки силового агрегата. Кнопка *City* меняет чувствительность радар-детектора.



Колеса от «паркетника» XC60, с одной стороны, призваны улучшить комфорт и обезопасить от порезов. С другой стороны, увеличившиеся неподрессоренные массы порой отдаются на кузове вибрацией.

Всплывающий экран нужен, чтобы не занимать основной дисплей картами и загружать новое программное обеспечение, – «Навител» знаком с Россией лучше.





в единую систему. Ведь чем хороши штатные мультимедийные устройства? Начинаешь парковаться под громкую музыку, и при включении заднего хода карта на мониторе сменяется изображением с камеры, а звук убавляется, чтобы водитель мог расслышать зуммер парковочного радара. Все продумано! А «обуховский» «Вольво» иногда начинает вещать сразу из нескольких источников, рассказывая о пробках на маршруте, перебивая себя предупреждениями о постах ГАИ, – и всё на фоне нестихающей музыки. Есть, есть над чем еще поработать! Но сама идея с допоборудованием хороша.

Впрочем, на тушинском автодроме все это уходит на второй план. Тут могла бы «выстрелить» небольшая прибавка мощности – но и обычный V60 разгоняется отменно, на все 304 силы.

Спринтерские порывы ограничивает задумчивость 6-ступенчатого автомата, который на обеих машинах не спешит оправдывать ожидания водителя ни в спортивном, ни в ручном режиме. В «мануале», правда, получше, но все же при интенсивном замедлении чувствуется пауза.

Привод тормозной системы, понятный в городских условиях, на кольцевой трассе кажется излишне податливым, а после нескольких кругов на обеих машинах сильно нагрелись механизмы. Замедление упало, управлять ими стало сложнее. Странно, но несмотря на то, что «Обухов» оставил обычные тормоза, эта машина чувствовала себя на автодроме увереннее. А вот относительно высокопрофильные «прогулочные» шины «Мишлен-Пилот Примаси» отметились большими уводами и, что особенно неприятно, дроблением в поворотах даже при небольшом отклонении руля. Именно они обусловили проигрыш тюнинговой машины

ВРЕМЯ КРУГА
1.06,3

Градус эмоций 6





Несмотря на зажатую и заниженную подвеску, даже спортивная версия не очень располагает отжечь на кольце. Но время показывает достойное!

Оригинальные диски отличают исполнение R-Design от модификаций с таким же мотором. Шины ContiSportContact 3 размерностью 235/40R18 нежнее, но в условиях автодрома предпочтительнее.

В динамике стандартная 304-сильная турбо-«шестерка» не сильно уступает доработанному мотору, но пыл обоих агрегатов охлаждает заточенная на комфорт коробка.

Основное, что обусловило проигрыш туристического универсала от «Обухов инжиниринг», – высокопрофильные шины. Помимо снижения точности реакций, они дробят во всех поворотах, нагружая руль жесткой вибрацией.

в полторы секунды: заводской универсал прошел лучший круг за 1 минуту 6,3 секунды, «Обухов инжиниринг» – за 1.07,9. Однако оба результата ближе и лучше, чем у быстрых «октавий» (ЗР, 2011, № 7), которые одолели эту конфигурацию за 1.20,0 (оригинальная версия BT Race) и 1.24,6 (обычная RS).




ПРОЛОЖИ
МОТО МАРШРУТ!
2012
МОТО
12
6
СТРЕМИСЬ К ЛУЧШЕМУ



Немалую часть возросшей стоимости составляет окраска: под дорогим матовым лаком поблескивают полоски аппликации.

Аэродинамический обвес R-Design лишь подчеркивает стремительность облика «Вольво-V60».



В «Обухове» результату не удивились: их проект изначально предназначался для другого. И хотя штатная версия R-Design тоже комфортна и практична (по меркам спорткаров), возможности «V60 Обухов инжиниринг» все же шире, универсальнее. Из ряда опций можно выбрать только необходимые, и тогда доплата за персонализацию станет оправданной, – сейчас полный комплекс работ тянет на миллион рублей. ЗР

Смотрите на iPad:
сравниваем на гоночной трассе

РОССИЯ, ВПЕРЕД!

В июне Украина и Польша примут у себя главный праздник всех болельщиков – чемпионат Европы по футболу. В июне туда ринутся более 60 тысяч наших сограждан. **Игорь Моржаретто** знает, как проще, дешевле, безопаснее отправиться в футбольный вояж.

По разным данным, на матчи чемпионата россияне уже купили 60 тысяч билетов. Это немало, учитывая, что самые дешевые (таких продали раз-два и обчелся) стоили 30 евро. За эти надо было биться еще в декабре прошлого года; в марте на разных сайтах перекупщики и представители турагентств просили за билет «без гарантии» (то есть не факт, что именно на этот матч и именно на эту трибуну) уже 500–700 евро. Плюс стоимость самого тура.

Отборочный этап для нашей сборной пройдет в Польше. Матчи состоятся с 8 по 16 июня во Вроцлаве и Варшаве. Билет на регулярный рейс «Аэрофлота» Москва – Варшава стоит от 8000 руб. в один конец, на фирменный поезд «Полонез» – от 4000 руб. Еще дешевле ехать на автобусе, есть и такие рейсы. Но лучше на машине: до Варшавы всего 1300 км, а до Вроцлава – 1600 км. И там будет удобно переехать из одного города в другой.

ВИЗОВЫЙ РЕЖИМ

Получить «шенген»? Запросто, если на руках есть билеты, уверяют нас польские дипломаты. Достаточно записаться на сайте посольства Польши в электронную очередь и в назначенный день прийти в консульский отдел (есть в Москве, Санкт-Петербурге, Калининграде и Иркутске), сжимая в руке билет, загранпаспорт и медицинскую страховку.

Анкету и вовсе можно теперь заполнить на сайте диппредставительства, а в качестве принимающей стороны гордо указать: «УЕФА». При этом не потребуется предъявлять ни билет, ни бронь гостиницы, ни справку о доходах. Для «правильных» и организованных болельщиков поляки обещают устроить «зеленый коридор» и в консульских отделах, и непосредственно при пересечении границы.

Болельщикам, которые остались без билетов на стадион, сложнее. Если вы все же планируете отправиться вслед за сборной и болеть за нее в фан-зонах (они будут организованы во всех городах, где проходят игры), придется, увы, получать визу на общих основаниях. Тут уж понадобится и бронь гостиницы, и подтверждение доходов, и документы на автомобиль вместе с грин-картой. Но в преддверии чемпионата поляки обещают не затягивать оформление документов, действовать в ускоренном режиме и даже давать визы сроком на год тем, у кого за спиной

НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ ПОЛЬСКИХ ПДД

- Водителю транспортного средства запрещается пользоваться во время езды телефоном, держать трубку или микрофон в руке – штраф 70 злотых **(это около 500 руб.).**
- Все в машине должны быть пристегнуты ремнями безопасности – штраф по 70 злотых.
- Запрещено пользоваться радар-детекторами – конфискация прибора.
- Превышение допустимой скорости – от 50 до 500 злотых **(от 350 до 4000 руб.).**
- Нарушение преимущественного права пешеходов – 400 злотых **(3000 руб.).**



положительная визовая история. Более того, как сообщили в посольстве, доплату за срочность в этот период взимать не будут.

ЖИТЬ – НЕ ТУЖИТЬ

Опытные болельщики забронировали себе гостиничный номер в Варшаве и Вроцлаве заранее, несколько месяцев назад, когда цены еще не успели взлететь. В конце апреля заказ двухместного номера в трехзвездочной гостинице во Вроцлаве на время матча команд России и Чехии стоил минимум 450 евро в сутки! В столице Польши цены были еще выше, хотя выбор гостиниц шире.

Преимущество поездки на авто – возможность потратить на проживание гораздо меньше. Например, в городе Ополе (85 км от Вроцлава) номер на двоих в хорошем сетевом отеле обойдется уже в нормальные 40 евро в сутки, а езды до стадиона – час.

Для тех, кто не нашел места в гостинице или хостеле или мечтает провести каждую минуту в кругу таких же болельщиков, всегда есть бюджетный вариант – остановиться в палаточном лагере. Ночь тут обойдется в 25 евро; за эти деньги хозяева фан-кемпа предлагают матрас, спальник и место в палатке, душ, умывальник, туалет. Кстати, в Варшаве от лагеря до стадиона всего полчаса езды на автобусе.

Автомобилистам надо, конечно, иметь в виду, что в дни проведения матчей в городах, где они проходят, неизбежны сложности с парковкой. «Обилеченным» гражданам проще: по правилам УЕФА возле стадионов должны быть организованы стоянки. Предъявил билет – и проехал. Для тех, кто собирается тусоваться в фан-зонах, тоже организуют парковки, но платные. Их легко отыскать по специальным указателям, которые к чемпионату появятся во всех польских и украинских матчевых городах.

И самый главный совет. Чемпионат Европы, конечно же, великий праздник для любого футбольного болельщика, но не стоит злоупотреблять пивом, а тем более «выборовой» (одна из лучших польских водок) во время и после матча, если собираетесь садиться за руль. Праздник праздником, но ПДД никто не отменял. В Польше допускается содержание алкоголя в крови не более 0,2 промилле, а больше ни-ни! Управлением в нетрезвом виде в этой стране является уголовным преступлением (а не правонарушением, как у нас!) и наказывается лишением водительского удостоверения, а возможно, и свободы на срок до восьми лет! **ЗР**

САМЫЕ РАСПРОСТРАНЕННЫЕ НАРУШЕНИЯ,

за которые украинские «даишники» о-о-очень любят штрафовать россиян:

- превышение скорости на 20–50 км/ч, нарушение требований знаков и разметки, правил остановки, стоянки, проезда пешеходных переходов, проезд по тротуарам – штраф 255–340 гривен **(940–1300 руб.);**
- нарушение правил проезда перекрестков, проезд на запрещающий сигнал светофора или жест регулировщика, нарушение правил обгона и встречного разъезда, несоблюдение безопасной дистанции или интервала – 425–510 гривен **(1600–1900 руб.);**
- невыполнение требования сотрудника ДАІ остановиться – 153–187 гривен **(570–700 руб.)** или лишение права управления на срок от трех до шести месяцев;
- управление автомобилем в нетрезвом виде (допускается содержание алкоголя в крови не более 0,2 промилле) – 2550–3400 гривен **(9500–12 500 руб.)** или арест на 7–10 суток.
- Специально под Евро-2012 на Украине введен новый штраф – за нарушение правил движения и остановки на специальных полосах для маршрутных транспортных средств: 510–680 гривен **(1900–2500 руб.).**

ФИНИШНАЯ ПРЯМАЯ

Множество интересных матчей, включая финал чемпионата 1 июля, пройдут на стадионах соседней Украины. Тут ситуация для россиян вообще складывается отлично: никаких виз не надо, достаточно иметь заграничный паспорт – и можно отправляться в Киев, Донецк, Харьков или Львов. Чтобы туда добраться, существует масса вариантов. Например, самолетом (от Москвы до Киева – от 4000 руб.) или поездом (место в плацкартном вагоне в том же направлении – от 1500 руб.). Но самый удобный и доступный вариант, с нашей точки зрения, – ехать на своем автомобиле. От Москвы до Киева 850 км, до Львова 1400, до Донецка 1000, а до Харькова и вовсе 750 км. В июне украинские власти обещают организовать «зеленые коридоры» для российских болельщиков на пограничных переходах.

О жилье позаботьтесь заранее: цены в гостиницах Киева и других украинских городов, где состоятся матчи, растут с каждым днем, а количество предложений сокращается. Но чем хороша соседняя страна – у многих там есть родственники или знакомые. Еще на Украине хорошо развит бизнес по сдаче квартир в аренду. Можно забронировать жилье через Интернет или снять прямо на месте. Сутки в однокомнатной киевской квартире обойдутся в 1000–2000, а неделя – в 5000–10 000 руб.

Вот я и думаю: билета на стадион у меня нет, но, может, взять пару отгулов и махнуть на машине на Украину, чтобы поболеть в фан-зоне за любимую команду (не скажу какую)? Шесть лет назад я так ездил в Германию, посмотрел на большом экране пару матчей чемпионата мира. Хотя и не попал тогда на стадион, ощущения незабываемые. Это был настоящий праздник!



БЕШЕНАЯ КИБИТКА

«Твизи» не продаются в России, да и в Европе их ареал ограничен южными странами и курортами – **Антон Чуйкин** отправился изучать это чудо в естественной среде. И вернулся с тремя историями в путевом блокноте. Фото **Дениса Орлова** и «Рено».



КАК Я ПРОВЕЛ ЛЕТО

Да, на полтора дня попал в настоящее лето, когда в Москве вновь обещали снег с дождем. В Ибице нас ждали 36… даже не знаю, как их назвать. Тридцать шесть немашин по имени «Твизи» – совершенно роскошное зрелище, как будто оказался внутри коробки на три дюжины яиц. Крупных таких, с голубым отливом и черными полосками. И каждое на четырех колесах.

Покатились. Не зря подчеркивают, что разработку «Твизи» поручили подразделению «Рено-Спорт». Только в гонках можно приобрести такое пренебрежение к шуму и тряске, к жесткости тормозов… «Твизи» напоминает карт: тот же прямой контакт с машиной, с дорогой (с каждой ее кочкой, не могу не повторить!), то же чувство скорости, напор ветра, то же ускорение… «Лежачий полицейский», чуть не вытряхнув из машины, вернул чувство реальности. Полноте, какой карт, это же… электромобиль?!

Видимо, надо было изрядно помучиться с формульной системой KERS, чтобы потом уйти в такой отрыв с малышом «Твизи». Никаких границ (см. рубрику, кстати!), давайте сделаем что-то такое… такое… как бы это… Чтобы описать нельзя было. Приходят одни метафоры, вроде бешеной кибитки или шалтая-болтая на батарейках.

ТРИДЦАТЬ ШЕСТЬ НЕМАШИН ПО ИМЕНИ TWIZY – РОСКОШНОЕ ЗРЕЛИЩЕ. СЛОВНО ОКАЗАЛСЯ ВНУТРИ КОРОБКИ НА ТРИ ДЮЖИНЫ ЯИЦ.

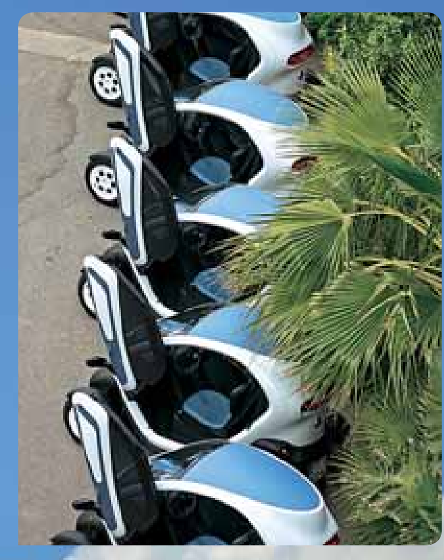
Давайте разберемся. По классу «Твизи» относят к квадроциклам, а по сути это внутригородское средство передвижения на двоих, оснащенное электромотором. Сколь сухо звучит, столь эмоционально едет: я поймал себя на том, что ору за рулем от избытка чувств. Благо в самом ходовом режиме, на 50–60 км/ч, «Твизи» подвывает своей электрической начинкой, словно вагон метро. Да еще ветер, да шины в каждом повороте громко шуршат (странно звучит, но это так). Надеюсь, снаружи звуков было не меньше и прохожие выворачивали шеи благодаря необычному виду «Твизи», а не моему вокалу. Или всетаки надо было ехать в шлеме?

Вперед, малыш, у нас дорога в аэропорт в режиме городской гонки «догони коллегу». Объедем фургончик, увернемся от пешехода, заведем всех окружающих бодрым спуртом со светофора! Осталось всего 8 километров и 15 минут потерпеть этот шум, тряску, дождь. Жаль, что так мало...

ЧТО Я ПИШУ «ТВИЗИ»

Дорогой друг, у меня все хорошо. Каждый день я езжу на работу за рулем, потом на метро. И хотя твоего пробега хватило бы за глаза, не жалею, что у моего автомобиля лишние ДВС, багажник, пять мест и тонна массы. Потому что в отличие от тебя, милый «Твизи», у него есть печка, стекла в дверях и, когда идет дождь, не надо надевать непромокаемую накидку.

Ты не поверишь, но вдвоем можно сидеть не только друг за другом, да



«Твизи» предлагают в двух версиях: мощностью 4 или 13 кВт, с максималкой 45 или 80 км/ч. Для первого не нужны права, но и выезд на автострады заказан (во Франции, например).



Если не жалеть электричество, пытаться держаться вровень с автомобилями и педалью газа пользоваться, как настенным выключателем, батареи хватит на 50 км. Можно выжать и 80, если ехать в темпе инвалидной коляски.

Батареи заряжены наполовину, от «полного бака» я проехал 29 км.

К управлению привыкать не придется: две педали, руль, ручник. Багажники по бокам от руля, на 3,5 и 5 л – под стать габаритам. Есть 31-литровая емкость за спинкой заднего сиденья, но едва ли это практично, поверьте на слово.

Ранцевые ремни безопасности укрепляют во мнении: в «Твизи» не столько садишься, сколько надеваешь его на себя. Кстати, крэш-тест на 50 км/ч малыш выдержал, экипаж жив и даже здоров.

Вам тесно на мотоцикле? Здесь не хуже.

и вход-выход не доставляет проблем. Это можно делать даже одновременно!

Да, я покупаю топливо, но и за твое электричество надо платить. А если в него включить те же налоги, что в бензин и солярку, не думаю, что удастся много сэкономить. К тому же за твои аккумуляторы приходится выкладывать по 50–70 евро в месяц («Рено» сдает их в аренду). Ничто так не охлаждает отношения, как деньги, мой друг: я ведь знаю, что твоя великолепная цена в 6990 евро относится к слабой, 4-киловаттной версии. А если ты помощнее, уже до восьми с половиной тысяч, плюс 250 евро за металлик и 590 за двери. Ну да, это опция, как ни смешно звучит. И пусть без них ты понравился мне даже больше, я понимаю, что калиточки – единственная защита моей фотокамеры. До сих пор удивляюсь, как ее не свистнули по ходу тест-драйва.

В общем, дорогой «Твизи», ты не подходишь мне. Для друга ты слишком непрактичный. Ветреный. Легкомысленный.

Но... Я скоро собираюсь в отпуск. Мечтаю о юге Европы. Увидимся?

КАК Я ПОВЕЗУ ВНУКА

Представь, дед, нам историчка сегодня рассказала, что раньше у твизи были двери, как в доме. Большие, внизу сплошные, наверху со стеклом. Зачем, интересно? И кстати, раньше они не назывались твизи, было неуклюжее слово «офтомобиль» или как-то так. Автомобиль? Ну, я запомню.

И в них ездили по четверо! Как только помещались? Вот мы же с тобой едем вдвоем, а бабушка с Маринкой другой твизи взяли – по-моему, так лучше, чем в один душный офто...

РАНЬШЕ В АВТОМОБИЛИ ЗАЛИВАЛИ СПЕЦИАЛЬНУЮ ЖИДКОСТЬ, ОНА У НИХ ВНУТРИ ГОРЕЛА, И ОНИ ПОЭТОМУ ЕХАЛИ.

Длина 2,34 м и радиус поворота 3,4 м делают «Твизи» не просто идеальным, но зачастую единственно возможным транспортом в городе.

Открываем капот, достаем трехметровый шнур, втыкаем в обычную розетку (рассчитанную на приборы в несколько киловатт – типа стиральной машины) и набираемся сил. Полная зарядка занимает три с половиной часа.

На щебне он легко срывает колеса в пробуксовку: момент 57 Н·м доступен во всем диапазоне работы электромотора, от 0 до 2100 об/мин. По разгону на 50-метровой дистанции «Твизи» сравним со скутером – 6,6 с (очень неплохо!).

ав-то-мобиль набиваться. Они были в два раза больше твизи? А где же их хранили? А как на них ездили?!

Но самое удивительное, что в те автомобили заливали такую специальную жидкость, она у них внутри горела – и они поэтому ехали. Так разве бывает, дед? Правда, раньше на улице холодно было, может, они так грелись?

Слушай, и эти автомобили, их... покупали! Ага, как колбасу. Мы же с тобой твизи просто на время берем, когда надо. Что, и тележки в магазине раньше покупали? А автомобили зачем покупать?

И вот еще: они гоняли как ненормальные! Представляешь, 120, а то и 170 километров в час. Как будто раньше самолетов и поездов не было! У дома так все равно не разгонишься.

Вот ты на твизи на работу быстро едешь? Больше 60 не набираешь? А раньше зачем было больше – чтобы в эту, как ее, пробку не попасть? Наоборот?

Дед, нам задание дали – в музей сходить, на автомобиль посмотреть. А посидеть в нем можно будет? И прокатиться?! Где, на Автозаводской? Это так специально назвали? Вот здорово!

Приехали? Держи сменку, я вылезаю. Дед, можно я твизи на зарядку поставлю? Ну пожалуйста! А то ты опять забудешь, как в прошлый раз... **ЗР**

МАСЛО, КИСТЬ, БМВ

Анна Клепач любит искусство и автомобили. И, наконец, нашла тему, где эти две сферы слились воедино.

Не зная предыстории этой коллекции, понять, почему вдруг БМВ раскрашены столь нетрадиционно, просто невозможно. А история эта довольно проста. В 1975 году французский гонщик Эрве Пулен не захотел ехать в ле-мановской 24-часовой гонке на машине в заводском окрасе. «Надо бы выдумать что-нибудь эдакое», – решил он и обратился к своему знакомому, скульптору Александру Калдеру. А уж тот не поскупился на яркие цвета и превратил гоночный автомобиль в нечто неслыханное.

А дальше пошло-поехало! За годы, прошедшие с момента появления первого движущегося арт-объекта, из-под кисти разных художников выехало 17 машин. Каждая – произведение искусства. Для настоящего творца ведь все одно – что холст, что кузов автомобиля. К сожалению, не всем этим машинам удалось снискать гоночную славу. Ну и пусть.



Второй арт-кар – 3.0 CSL появился в 1976 году. Американский художник Фрэнк Стелла (кстати, фанат автогонок) нанес на кузов автомобиля лаконичный рисунок в черном и белом цветах. «Мой дизайн словно чертеж, перенесенный на корпус машины», – описал свое творение Стелла.

Под номером 93, красующимся на капоте, прячется первый автомобиль, положивший начало коллекции BMW Art Cars.

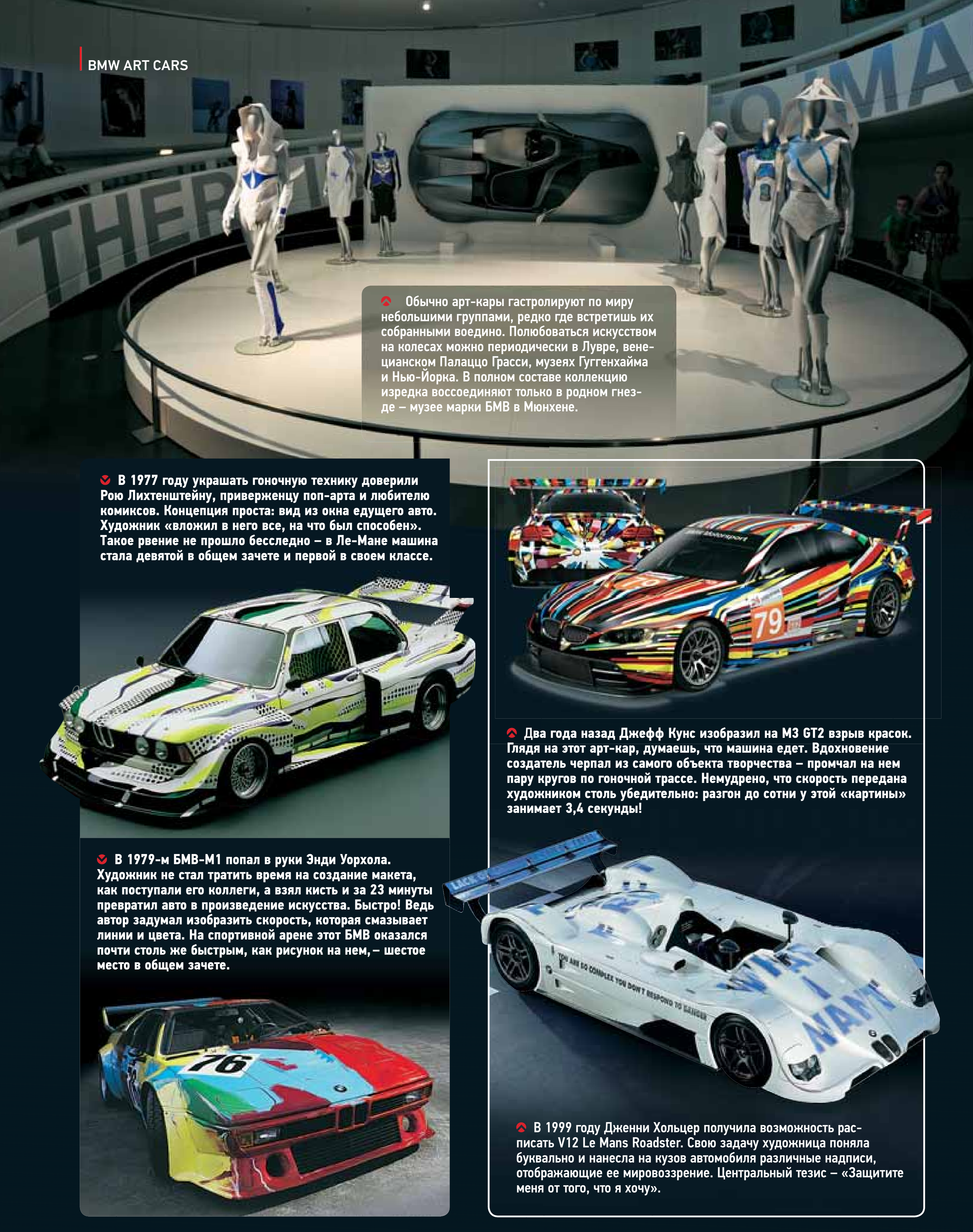


БМВ-535i, раскрашенный японцем Матазо Каямо в 1990-м, получился самым элегантным во всей коллекции. Тема этого арт-кара – «Снег, луна и цветы». В своей работе художник опирался на традиционные японские техники создания рисунка. По задумке создателя, облик автомобиля должен отсылать к культуре современной Японии.

Роберт Раушенберг внес свою лепту в развитие идеи галереи на колесах. В 1986 году ему достался уже не гоночный автомобиль, а серийный. Раушенберг первым использовал фотографии в своей работе, а заодно намекнул на проблемы экологии, связанные с автомобилями.



В 1989 году за кисть взялся австралийский художник Кен Дан. На поверхность БМВ-М3 он перенес атмосферу своей родины. Для этого Кен использовал все многообразие ярких красок, а за основу образа были взяты попугай и рыба-попугай. По мнению художника, они лучше всего отражают суть бренда – красоту и скорость.



Обычно арт-кары гастролируют по миру небольшими группами, редко где встретишь их собранными воедино. Полюбоваться искусством на колесах можно периодически в Лувре, венецианском Палаццо Грасси, музеях Гуггенхайма и Нью-Йорка. В полном составе коллекцию изредка воссоединяют только в родном гнезде – музее марки БМВ в Мюнхене.

В 1977 году украшать гоночную технику доверили Рою Лихтенштейну, приверженцу поп-арта и любителю комиксов. Концепция проста: вид из окна едущего авто. Художник «вложил в него все, на что был способен». Такое рвение не прошло бесследно – в Ле-Мане машина стала девятой в общем зачете и первой в своем классе.

В 1979-м БМВ-М1 попал в руки Энди Уорхола. Художник не стал тратить время на создание макета, как поступали его коллеги, а взял кисть и за 23 минуты превратил авто в произведение искусства. Быстро! Ведь автор задумал изобразить скорость, которая смазывает линии и цвета. На спортивной арене этот БМВ оказался почти столь же быстрым, как рисунок на нем, – шестое место в общем зачете.

Два года назад Джефф Кунс изобразил на М3 GT2 взрыв красок. Глядя на этот арт-кар, думаешь, что машина едет. Вдохновение создатель черпал из самого объекта творчества – промчал на нем пару кругов по гоночной трассе. Немудрено, что скорость передана художником столь убедительно: разгон до сотни у этой «картины» занимает 3,4 секунды!

В 1999 году Дженни Хольцер получила возможность расписать V12 Le Mans Roadster. Свою задачу художница поняла буквально и нанесла на кузов автомобиля различные надписи, отображающие ее мировоззрение. Центральный тезис – «Защитите меня от того, что я хочу».

Запчасти для автомобилей ВАЗ и ГАЗ



Изготовлены по специальному заказу Торгового дома «За Рулем» и испытаны в НАМИ





Покупайте с уверенностью — качество гарантировано!



Москва

Ул. Бакунинская д. 72	(499) 261-01-08



Москва

г. Москва, б-р Маршала Рокоссовского, д. 40	(499) 169-20-70
г. Москва, ул. Сталеваров, д. 26/1. **Новый магазин!**	(495) 303-86-11
г. Москва, ул. Уссурийская, д. 9. **Новый магазин!**	(495) 925-69-82

М.О.

г. Электросталь, ул. Красная, д.30	(49657) 7-14-13
г. Электросталь, пр-т Южный, д.5 корп.1. **Новый магазин!**	(49657) 3-34-67
Павлово-Посадский р-н, д.Кузнецы, д. 76А, Горьковское ш., 68 км	(49643) 74-174
г. Павловский-Посад, ул. Герцена, д. 11	(49643) 2-00-54
г. Павловский-Посад, ул. Большая Покровская, д. 58, рынок "Южный"	(49643) 2-15-94
г. Орехово-Зуево, ул. Урицского, д. 92, стр. 1, ТЦ "Баррикада"	(4964) 22-29-22
г. Орехово-Зуево, ул. Красина, д. 5	(4964) 25-55-45
г. Орехово-Зуево, ул. Красина, д. 5	(4964) 25-55-45
г. Орехово-Зуево, Центральный бульвар д.5	(496) 416 19 79
г. Ликино-Дулево ул. Калинина, д. 4/1	(4964) 18-51-35
г. Егорьевск, пр-т Ленина, д. 2	(49640) 3-38-57
г. Егорьевск, 4-й мкр-н, д. 1	(49640) 2-07-01
г. Воскресенск, ул. Цесиса, д.19, ТЦ "Олимп"	(49644) 1-58-01
г. Воскресенск, ул. Советская, д.2-п (напротив Воскресенского УВД)	(49644) 9-60-08
г. Шатура, ул. Войкова, д. 1	(49645) 3-00-58
г. Истра, ул. Московская д.41 А	(495) 994-41-61
г. Серпухов, ул. Ворошилова, д. 163	(4967) 76-22-28
г. Коломна, пр-т Кирова, д. 15	(496) 616-01-31
г. Коломна, Окский пр-т, д. 1	(496)618-75-87
г.Балашиха ул. Советская, д. 21 **Новый магазин!**	(495) 524-32-95
г. Петушки ул. 3-го Интернационала д. 24	(49243) 2-59-99
Владимирская обл.,г.Гусь-Хрустальный, ул.Старых Большевиков,11	(49241) 3-20-30
г. Владимир, ул. Куйбышева, д.24/А, ТК «Тандем»	(4922) 37-37-93
г. Владимир, ул. Верхняя Дуброва, д. 21	(4922) 54-05-08
г. Орел ул. Комсомольская, д. 356	(4862) 73-37-85
г. Воронеж, Ленинский пр-т, д. 174/8	(4732) 39-44-44
г. Воронеж, ул.Кольцовская, д. 246	(4732) 616-309
г. Рязань, проезд Речников, д. 2	(4912) 27-27-47
г. Рязань, ул. Новоселов, д. 16а	(4912) 27-78-22
г. Нижний Новгород, ул. Ванеева, д. 231	(831) 435-90-97
Нижегородская область, г. Кстово, пл. Ленина, д. 5а	(83145) 9-58-31
Нижегородская область, г. Дзержинск, ул. Чапаева, д.71/1 Новый магазин!	(8313) 28-05-15



Москва

ул. Профсоюзная, д. 118 В	(495) 336-80-83
ул. Нагорная, д. 33	(499) 123-10-72
Балаклавский пр., д. 2, к. 3	(495) 316-30-01
ул. Лобачевского, д. 48	(495) 431-04-86
ул. Каховка, д.11	(495) 318-32-04
ул. Веневская, д. 10	(495) 716-02-00
Мкр. Солнцево, ул. Скульптора Мухиной, д. 8	(499) 737-00-22
ул. Митинская, д.32	(495) 753-07-02
мкр. Солнцево, ул. Богданова д. 2	(495) 435-26-86

Холдинговая КОНТУР компания

М.О.

г. Балашиха, ул. Владимирская, д. 139	(495) 521-60-19
г. Булашиха, Шоссе Энтузиастов, д. 32	(495) 524-20-13
г. Балашиха, ул. Звездная, д. 8	(498) 662-37-85
г. Фрязино, ул. Центральная, д. 10	(496) 566-92-99
г. Щелково, п. Анискино	(496) 563-20-13



Москва

ул. Осташковская, д. 22	(495) 473-90-08
ул. Лескова, д. 22	(495) 638-66 66
ул. Хабаровская, д. 2	(495) 467-30-44
Новорязанское шоссе, д. 5 4-й км	(495) 744-95-06
МКАД, 86-й км. "Планета Железяка"	(495) 955-79-99
ул. Кетчерская, д. 2а	(495) 740-04-25
Каширское шоссе, д. 53/1	(495) 544-88-58
ул. Вешняковская, д. 20 Б	(495) 374-96-92
ул. Краснодонская, д. 1	(495) 350-41-17

ООО " ГЕОРГИЙ-А"

Москва

ул. Сергея Эйзенштейна, д 6	(499) 181-14-18
ул. Красных Зорь, д. 21	(495) 440-23-26
ул. Толбухина, д. 8, к.1	(495) 447-04-15
ул. Брянская, д. 12	(499) 240-13-75

М.О.

Серпуховский район, дер.Борисово, д.101	(4967) 37-86-91

СОЕДИНЕНИЕ УСТАНОВЛЕНО

Еще не изобрели колесо, но уже приходилось форсировать ущелья и реки верхом или пешком. Даже сваленное поперек пропасти дерево – чем не мост? Но сохранились и весьма необычные конструкции, на поиски которых отправился **Алексей Воробьев-Обухов**.

Бревно не бревно, однако еще стоят мосты, возведенные аж в VI веке до нашей эры древними вавилонянами. Тогда основными строительными материалами были дерево и камень. Первый в мире железный мост построили в Англии в 1779 году. Примерно в 1818-м научились подвешивать мосты на цепях, а спустя 42 года появились мосты из бетона. Железобетон пришел в мостостроение еще позднее – в начале следующего, XX века. А после Второй мировой в бетон научились



» В Бильбао это сооружение, построенное в 1893 году, называют Бискайским мостом. Но мост ли это? А может быть, паром? Кабина длиной 14 м и шириной 10 м подобно канатной дороге перевозит до шести автомобилей с берега на берег за полторы минуты и 30 евроцентов. Но есть альтернатива подороже. За 5 евро вас поднимут в лифте на 45-метровую высоту, и там сможете прогуляться по пешеходному мосту до следующего лифта, идущего уже вниз. Во время гражданской войны в Испании уникальный мост разрушили, чтобы не пропустить войска генерала Франко, но в 1941 году его восстановили, а в 2006-м ЮНЕСКО признала мост частью всемирного культурного наследия.

« Складные мосты наводят инженерные войска: к переправе лихо подъезжают тягачи с понтонами, за считаные секунды с них раскладываются сложенные гармошкой секции. А вот в Киле (Германия) подобную ширму – Хёрнбрюкке – установили стационарно. Этот стальной мост с деревянной проезжей частью длиной 25,6 м предназначен для пешеходов и велосипедистов. Хотя при ширине 5 м тут вполне разъехались бы и две легковушки. Но – нельзя. Тем не менее истраченные в 1997 году почти 20 млн. дойчемарок не пропали зря: сооружение стало городской достопримечательностью и привлекает любопытных по 12 раз на дню, когда мост разводят на 15 минут.

Когда пролеты самого высокого подъемного моста Европы – моста Гюстава Флобера в Руане – поднимают на 55 м, на нем нельзя оставаться ни в машине, ни пешему с фотоаппаратом. А жаль, ведь какой вид открывается! Но даже в опущенном состоянии до воды остается 10 м. Длина моста составляет все 120 м. Сооружен в 2008 году.

На каждом из концов Коринфского канала (отделяет материковую Грецию от Пелопоннеса) стоит по погружному мосту. Не дай бог оказаться там в автомобиле, когда мост с помощью системы тросов опускают! Над полотном будет восьмиметровая толща воды. Проходящим здесь судам такой глубины вполне достаточно.











Наклонный мост – настоящая редкость. Пролет у него не прямой, а изогнут в виде дуги: если ее наклонить вбок, то откроется проход для судов. Миллениум-бридж возвели в 2001 году в Ньюкасле (Англия). Восемь электромоторов общей мощностью 433 кВт опрокидывают его полотно на 45° за 4,5 минуты. Сооружение, хотя и предназначено лишь для пешеходов и велосипедистов, немаленькое: длина 126 м, высота в поднятом состоянии около 50 м. Да и вес приличный – целых 850 т!

закладывать предварительно натянутые тросы, после чего пролеты длиной свыше 200 м стали обычным делом.

Сегодня просто длинный мост, честно говоря, не слишком удивляет. Интереснее, когда тяжеленный пролет может двигаться, причем не так, как привычные петербуржцам разводные мосты. Мостостроители, перед которыми ставилась задача пропускать по рекам корабли с высокими мачтами, применяли самые разные конструкции и механизмы. Пролет умудрялись поворачивать вокруг вертикальной оси, поднимать вверх параллельно самому себе, складывать наподобие ширмы, валить набок, скатывать в рулон… и топить в реке под килем проходящих судов.

Впрочем, лучше один раз увидеть, чем сто раз прочитать. **ЗР**



Подъемными мостами удивляют не только за бугром. Их можно найти в Ростове-на-Дону и Калининграде (железнодорожные), Астрахани (одна железнодорожная колея и две полосы для автомобилей). Перечень неполный.



В Лондоне есть необычный, пожалуй, даже уникальный пешеходный мостик в бизнес-центре Гранд-Юнион-Канал. Его конструкцию придумал в 2004 году архитектор Томас Хитервик (и получил за нее премию!). С помощью гидроцилиндров полотно изгибается, как хвост скорпиона, и за три минуты сворачивается в восьмиугольный рулон. Длина этого пешеходного пролета всего 12 м, а посмотреть на удивительное зрелище можно по пятницам, в полдень.

Открытый в 2001 году мост Аль-Фирдан через Суэцкий пролив – самый длинный в мире поворотный переход. Две его секции, каждая по 320 м длиной и весом по 5000 т, поворачиваются на 90° за 15 минут. Оси секций расположены несимметрично: 170 м приходятся над берегом, 150 м – над проливом. Поэтому на коротком плече есть противовес. Жаль, что прокатиться по мосту можно лишь на поезде.

А вот по самому длинному в Германии поворотному мосту Кайзера Вильгельма, что расположен в Вильгемсхафене, вполне можно проехать в машине. С момента постройки в 1907 году его уже дважды таранили суда, хотя для них открывается проход шириной 58,6 м! Мост шириной 8 м решили не делить на два направления, поэтому светофоры пропускают машины то туда, то обратно. Но велосипедисты могут не обращать внимания на эти сигналы. Расстояние между опорами 159 м.

Видеорегистраторы ParkCity









HD DVR 500
Код **02823** Цена **5300р.**

HD DVR 510
Код **02824** Цена **2600р.**

HD DVR 20
Код **02940** Цена **2000р.**

Высокое качество. Гарантия 3 года!

Параметр	HD DVR 20	HD DVR 500	HD DVR 510
Камера	1/4" CMOS	1/2,5" CMOS (5Мп)	1/4" CMOS
Дисплей	2.5" TFT LCD	2" TFT LCD	2" LTPS LCD
MAX Разрешение записи (*- интерполяция)	1280х960*	1920х1080*	1280х960*
Детектор движения	да	да	да
Карты памяти	SD (до 32 ГБ)	SDHC (до 32 ГБ)	micro SD (до 32 ГБ)
Подсветка	нет	да (2 светодиода)	да (2 светодиода)
Аккумулятор	да	да	да
Формат видео	AVI	MOV	AVI
Видео кодек	MJPG	H.264	H.264
Фотосъемка	да	да	да
Аудиозапись	да	да	да
Интерфейс	USB 2.0	USB 2.0, HDMI, TV OUT	USB 2.0

Поисковое устройство FindMe

Поисковое устройство FindMe, разработанное компанией iRZ Automation относится к категории gps/gsm маячки - своего рода "закладки", находящиеся в "спящем" режиме все основное время и с заданной владельцем периодичностью уведомляющие о местоположении объекта по запросу или расписанию. Мгновенно получить данные о местонахождении FindMe в автомобиле невозможно - благодаря такому принципу работы устройство может оставаться необнаруженным различными сканерами длительное время. В настоящее время устройство работает на территории Российской Федерации. Устройство оснащено двумя батареями повышенной емкости с низким саморазрядом (менее 1% в год).

Основные элементы устройства
- GSM-модуль, работающий в трех диапазонах: 900/1800/1900 MHz;
- 66-канальный GPS-модуль.

Код **03079**
Цена **5500р.**

Радар-детектор Whistler PRO-69Ru

Радар-детекторы Whistler - это новая линейка высокотехнологичных устройств, разработанная специально для использования на территории России и стран СНГ. Радар-детекторы поддерживают вывод текстовой информации и голосовых оповещений на русском, украинском, казахском и английском языках.

Радар-детектор Whistler Pro-69Ru работает на обнаружение радиосигналов в 3-х диапазонах в следующих частотах:
10.500 – 10.550 ГГц - X-диапазон
24.050 – 24.250 ГГц - K-диапазон
33.400 – 36.000 ГГц - Широкополосный Ka-диапазон



Код **03082** Цена **5550р.**



АВТОСКАНЕР OBD II

Прибор предназначен для диагностики автомобилей соответствующих стандарту **OBD-II**, а именно: большинства европейских, американских, японских и корейских марок автомобилей поставляемых в Россию с 2001г. выпуска; автомобилей рынка США с 1996г. выпуска*; бензиновых автомобилей рынка стран Евросоюза с 2001г. выпуска, дизельных с 2004 года выпуска*; автомобилей рынка Японии с 2003г. выпуска*;

*любые марки автомобилей, производимые или ввезенные в эту страну.

Код **01727** Цена **4400р.**

Поддержка всех типов диагностических интерфейсов: ISO-15765 (CAN) 2.0A и 2.0B; ISO-9141-2; ISO-14230-2 (KWP2000); J1850 PWM; J1850 VPW

СДЕЛАТЬ ЗАКАЗ ОЧЕНЬ ПРОСТО!

- по телефону: **+7 (495) 223-23-95** (круглосуточно), **+7 (495) 775-85-48**
- по электронной почте: **katalog@tdzr.ru**
- по почте: **105082, Москва, ул. Бакунинская 72, «За рулем»**
- в интернете по адресу: **http://shop.zr.ru**
- по SMS: отправьте на номер **2425**

текст **ZR «код товара» (пробел) «количество товара», ФИО, индекс, адрес.**
Например: zr 01023 1, 01423 2, Иванов И.Д. 654044, Кемеровская обл., г. Новокузнецк, ул. Косыгина, д. 100, кв. 150.

Стоимость запроса около 3 руб. с налогами. Услуга доступна абонентам большинства GSM-операторов России. В случае ошибочного запроса услуга считается оказанной. Техническая поддержка: sms@smsonline.ru. Примерный срок исполнения заказа 3 недели (при наличии товара на складе).
Принимаем интернет-деньги: Qiwi, Яндекс.Деньги

Цены на продукцию указаны конечные с учетом почтовой доставки, за исключением почтового сбора (примерно 5-7%), авиатарифа и курьерской доставки по Москве (от 111р.)

ЗАКАЗ КУРЬЕРА ПО МОСКВЕ, СПРАВКИ И КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ПРОДУКЦИИ:
по телефону **+7 (495) 775-85-48**; по электронной почте **katalog@tdzr.ru**

РУКОВОДСТВО ПО РЕМОНТУ

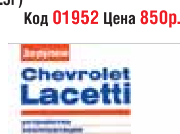
РУКОВОДСТВО ПО РЕМОНТУ СВОИМИ СИЛАМИ **Переплет: мягкий, полноцвет.**

ВАЗ 2106/061 (с ДВС 1.5, 1.6)
Формат: 210х285, 216с. Код **01966** Цена **480р.**
ВАЗ 2108/09/099 (с ДВС 1.5i, 1.1, 1.3, 1.5)
Формат: 210х285, 272с. Код **01968** Цена **480р.**
ВАЗ 2110/11/12 (с ДВС 1.5i, 1.5, 1.6)
Формат: 210х285, 269с. Код **01969** Цена **480р.**
ВАЗ 21213/14 (Нива) (с ДВС 1.7i, 1.7)
Формат: 210х285, 296с. Код **01999** Цена **510р.**
LADA KALINA (ВАЗ-11173/83/93) (с ДВС 1.4i, 1.6i)
Формат: 210х285, 240с. Код **01964** Цена **620р.**
LADA PRIORA (с ДВС 1.6i)
Формат: 210х285, 296с. Код **01963** Цена **620р.**
ГАЗ 31105 (Волга) (с ДВС 2.3i)
Формат: 210х285, 224с. Код **01996** Цена **480р.**
Газель (с ДВС 2.3, 2.5, 2.5i, 2.9)
Формат: 210х285, 319с. Код **02007** Цена **510р.**
Соболь (с ДВС 2.3, 2.5i)
Формат: 210х285, 296с. Код **02006** Цена **510р.**
УАЗ 31512/14/19 (с ДВС 2.5, 2.9)
Формат: 210х285, 224с. Код **02000** Цена **480р.**
CHEVROLET NIVA (с ДВС 1.7i)
Формат: 210х285, 352с. Код **01944** Цена **850р.**
CHEVROLET LANOS (с ДВС 1,5i)
Формат: 210х285, 272с. Код **01945** Цена **850р.**
DAEWOO MATIZ (с ДВС 0.8i, 1.0i)
Формат: 210х285, 256с. Код **01946** Цена **850р.**
HYUNDAI GETZ (с ДВС 1.3i)
Формат: 210х255, 224с. Код **01953** Цена **850р.**
HYUNDAI ACCENT (с ДВС 1.5i)
Формат: 210х255, 232с. Код **01952** Цена **850р.**











Hyundai Solaris (с ДВС 1.4, 1.6)
Формат: 210х285, 288с.
Код **02961** Цена **750р.**

KIA RIO с 2011 г. (с ДВС 1.4, 1.6)
Формат: 210х285, 288с.
Код **02971** Цена **826р.**

VW POLO c2010г. седан (с ДВС 1.6)
Формат: 210х285, 288с.
Код **03026** Цена **826р.**

CHEVROLET LACETTI (с ДВС 1.4, 1.6, 1.8)
Формат: 200х260, 368с.
Код **02609** Цена **850р.**

Нитрат-тестер «Соэкс»

сохранит Вам здоровье

Предназначен для оценки (экспресс-анализа) содержания **нитратов** в свежих овощах, фруктах и мясе в домашних условиях. Прибор оснащен цветным OLED-дисплеем, позволяющим без напряжения рассмотреть информацию, как в темном помещении, так и при ярком освещении. На экране размещается до 8 текстовых строк.
Габаритные размеры ВхШхТ, не более, мм -105х43х18
Масса изделия (без элементов питания), не более, гр -105

Код **02497** Цена **5290р.**

Экотестер «Соэкс»

сохранит Вам здоровье

"Экотестер СОЭКС" предназначен для экспресс-анализа содержания **нитратов** в свежих овощах и фруктах, а так же для оценки уровня **радиоактивного** фона и обнаружения предметов, продуктов питания, строительных материалов, зараженных радиоактивными элементами.
Габаритные размеры ВхШхТ, не более, мм -105х43х18
Масса изделия (без элементов питания), не более, гр -66

Код **02932** Цена **7800р.**

Электронная приманка рыбы

ПРИНЦИП ДЕЙСТВИЯ: При погружении в воду электрический сигнал проходит между контактами и Фишмагнит начинает работать. Электронная приманка представляет собой сложный электронный прибор, и действует на органы чувств рыб четырьмя разными способами: вибрация, световой сигнал, слабый электрический разряд, звуковой сигнал. Распространяется в воде на расстояние 500-900 метров.

Код **02089** Цена **850р.**



Автомобильные GPS навигаторы LEXAND



ST-5300 - Диагональ экрана 4.3"
Код **02840** Цена **3150р.**

ST-5350 - Диагональ экрана 5"
Код **02841** Цена **3790р.**

ST-5350 HD (высокое разрешение 800*480)- Диагональ экрана 5"
Код **02842** Цена **4000р.**

ST-610 HD (высокое разрешение 800*480)- Диагональ экрана 6"
Код **02874** Цена **5700р.**

ST-7100 HD (высокое разрешение 800*480)- Диагональ экрана 7"
Код **02943** Цена **6000р.**

Навигатор/видеорегистратор SR-5550 HD (высокое разрешение 800*480)- Диагональ экрана 5"
Код **03030** Цена **4900р.**

Новейший высокоскоростной процессор и ОС WinCE 6.0. Стильный дизайн: ультратонкий корпус 13мм из материала SoftTouch , серебристая рамка экрана.
Абсолютно плоский экран «без бортиков». Покрытие экрана «антиблик».
Память: ОЗУ/ПЗУ 128Мб/2Гб, слот расширения MicroSD (поддержка SDHC до 16Gb), Запуск любых навигационных программ (кнопка «Путь навигации»), Навигационный пакет Навител с картами России с бесплатным обновлением, карты предустановленны на внутреннюю память устройства. Мультимедийные возможности (просмотр фото, видео, текста).

ЗВЕЗДНЫЙ ЧАС

Автомобили бывают быстрыми, красивыми, удобными. Этот, в общем-то, не соответствует ни одному из критериев. Но как завораживает и притягивает! Впечатлениями делится **Сергей Канунников**. Фото **Георгия Садкова**.

На огромной компакт-кассете (размером примерно как четыре те, что некоторые еще помнят), заправленной в дупло кадиллаковского магнитофона, непременно должна звучать Hotel California, а еще лучше – Highway Star, хит 1972-го, который всего на год старше этого «Кадиллака-Эльдорадо». Вот и три вступительных аккорда. Как там у Deep Purple? «Никто не победит мой автомобиль! Я обгоню на нем весь мир!». Вот-вот! Это нам подходит.

ЗОЛОТО АМЕРИКИ

Лучшего имени, нежели «Эльдорадо», для такой машины не придумать. Страну золота и драгоценностей с таким названием некогда искали испанцы. Путешествие за счастьем, на Клондайк ли, в соседний ли штат, – американский стиль жизни. Ну а тот, кто купил такой автомобиль, обрел уже немалую его толику.

Каждое следующее поколение «Эльдорадо», стартовавшего в 1953-м, становилось все шикарнее и мощнее. А в 1971-м модель достигла апогея: двухдверный кабриолет длиной почти 6 м, с базой 3210 мм! Мотор V8 самый большой в истории фирмы – 8,2 л. Правда, 365 л.с. агрегат развивал по американскому стандарту SAE, а по нашим меркам это примерно 190 л.с. Немного? Уверяю, такой громадине вполне хватает. Что по этому поводу поют «пёрплы»? Oh, it's a killing machine! Точно!

Гурманам от инженерии «Кадиллак-Эльдорадо» – прекрасный объект для сарказма. Никаких конструкторских ухищрений. Ну,



V8, а над ним гигантская кастрюля (сварить суп – взвод накормить) фильтра, под которым четырехкамерный «Рочестер». Передняя подвеска самая простая: поперечные рычаги и пружины. Сзади и вовсе балка на длиннющих рессорах. Правда, все тормоза – дисковые. Уже хорошо! Ведь «корабль» массой почти 1800 кг надо не только разгонять, но иногда и останавливать.

В известной мере этот «Эльдорадо» – пародия на автомобиль. Вернее, гипербола, иллюстрация идеи, доведенной до абсолюта. Но, признаюсь, весь этот крашеный и хромированный металл, которого хватило бы, кажется, на небольшой автобус и мотоцикл в придачу, эти грандиозные кожаные диваны, гармонично украсившие бы офис российской компании времен первоначального накопления капитала, неодолимо притягивают не только взор, но и тело.

ЛЕГКАЯ ЖИЗНЬ

Так назывался еще один роковый хит 1972-го – группы Uriah Heep. Он тоже очень подходит «кэдди». Думаете, такой автомобиль – для солидных, умудренных жизненным опытом господ, которые не слушают шумных молодых хулиганов с электрогитарами? Вовсе нет. В той стране и в то время в кабриолете скорее богемном, нежели представительском, вполне могли ездить и те, кому не чужд хард-рок. Не то что по другую сторону океана, где в черной «Волге» сидел если не секретарь райкома или директор чего-нибудь крупного, то по крайней мере лауреат. Ну а «Кадиллак» мог купить любой, имеющий 7751 доллар. Недешево, конечно. Компактный трехдверный хэтчбек «Форд-Пинто» стоил 2078 долларов, огромный седан «Олдсмобил-Дельта 88» – 3826. А вот за кабриолет «Мерседес-Бенц 280 SEL» с автоматом надо было отдать уже 10 790 баксов.

Надо уметь сделать такой огромный автомобиль вовсе не просторным! По паспорту он шестиместный и в ширину действительно велик. Но чтобы было удобно за рулем, пришлось отодвинуться полностью, а задние пассажиры зароптали – упираются коленями. Вот тебе и шесть метров длины! Все пошло в красоту.

А эргономика! По-хорошему, ее тоже надо описывать хард-роком. Могучие ползунки разбросаны по машине, следуя какой-то абсолютно загадочной логике. Зато понятны, как букварь: несколько делений между *Off* и *On*, а иногда и делений нет.

Но как бурчит огромная «восьмерка»! Как плавно и вальяжно машина плывет по асфальту! Еще бы «лежачих полицейских» убрать. Их приходится преодолевать уж совсем шепотом: не ровен час, заденешь базой, а то и задним свесом. Конечно, ему нужны хайвеи! Именно





там он звезда. А на узких европейских улочках мы с «кэдди» плывем с грацией баржи в едва различимой на карте речушке. В повороте кажется, что огромный желтый «рояль», увенчанный шикарной эмблемой, вот-вот заденет встречный автомобиль.

Наконец-то кусок пусть и узкого, зато пустого шоссе! Вдавливаю педаль. Проснувшись и удивленно зарычав, «восьмерка» сообщает коробке: надо бы переключиться вниз. Та находит вторую из трех, и, наконец, после заметного толчка мы с «Эльдорадо» разгоняемся со стремительностью и неотвратимостью проголодавшегося медведя.

А вот крутой поворот – это из другой жизни. Вроде кузов и так почти у земли, а крены – штормовые. Руль же настолько пустой, что порой кажется – не подсоединен ни к чему. Зато на стоянке клуба (яхт-, теннисного, да какого хотите!) им легко оперировать даже самыми изящными руками с самым изощренным маникюром.

Ради такого руля, такого автомобиля, наконец, такой эмблемы не жалко семи с гаком тысяч и еще немного на бензин. Нынешний владелец «Кадиллака» замечает: 35 л на сотню – нормальный средний расход! Вспоминается старый американский анекдот. Заправщик на колонке говорит водителю: «Сэр! Выключите мотор, а то я никогда не наполню бак!». Зато,



Огромный диван, как и у большинства американских моделей того времени, числился трехместным.

Выключатель света, управление климатом, круиз-контроль – во всем есть своя доля сумасшедшинки. Но и шарма.

Шик начала 1970-х – магнитофон для внушительной компакт-кассеты.

Спидометр размечен до 110 миль в час. Но в таком автомобиле скорость вовсе не главное.

ПОЧЕТНЫЙ ГРАЖДАНИН ДЕТРОЙТА

«Кадиллак-Эльдорадо» пятого поколения выпускали в 1971–1977 гг. с двухдверными кузовами, открытым и закрытым. Двигатель V8 объемом 8,2 л развивал 365 л.с. по стандарту SAE. Коробка передач – автоматическая трехступенчатая. Всего построили 300 585 автомобилей, кабриолетов – 54 640, из них в 1971-м – 6800 экземпляров.

как пелось в «Звезде хайвея», «Восемь цилиндров, и все мои!».

ПОСЛАНИЕ ПОТОМКАМ

Легкая жизнь, о которой так самозабвенно пели Uriah Heep, кончилась через пару лет после премьеры «Эльдорадо» пятого поколения – с приходом нефтяного кризиса. Модель еще несколько лет держали в программе, но спрос, росший до 1973 года, снизился. В 1977-м случилась-таки небольшая (с точки зрения советских людей), но болезненная для основополагающих принципов американского автопрома революция: кабриолет сняли с производства. Причем на оставшееся купе ставили «всего лишь» 7-литровый мотор! Ну а со следующего года на конвейер встал совсем другой «Эльдорадо» – переднеприводный (ЗР, 2009, № 7).

Сарказм сарказмом, а расставаться с крейсером совсем не хочется. Смеюсь и над ним, и над собой. В общем-то, он бесхитростен, как песни рокеров начала 1970-х. Но так же подкупает яркостью, напором, энергетикой.

Аккурат в 1971-м Алан Шепард и Эдвард Митчелл ступили из «Аполлона-14» на поверхность Луны. Вот бы им привезти туда «Эльдорадо» 1971 года – символ американского автомобилестроения и американской мечты! Интересно, что сказали бы потомки, увидевшие машину лет, скажем, через сто? Наверняка подивились бы... **ЗР**



А сзади вовсе не так просторно, как кажется при первом знакомстве с «Кадиллаком».

В огромной машине водрузить управление стеклоочистителями на дверь – надо додуматься!

Редакция благодарит Мариса Межапуте за предоставленный автомобиль и яхт-клуб «Феникс» в Юрмале за помощь в организации съемки.

За рулем ТОВАРЫ ПОЧТОЙ*

ДОСТАВКА НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ ПО РФ

СМАЗКИ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ



ЛЕГКОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ

Suprotec Универсал
Для обработки **ДВС** с рабочим объемом от **1,7 до 2,2 л** (автомобили производства СССР, РФ (любого года выпуска) и других стран **до 2004г.** выпуска)
Емкость: 100 мл. Код **01578** Цена **1076 р.**

Suprotec Универсал
Для обработки **ДВС** с рабочим объемом от **1,0 до 1,6 л** (автомобили производства СССР, РФ (любого года выпуска) и других стран **до 2004г.** выпуска)
Емкость: 75 мл. Код **01580** Цена **825 р.**

Suprotec Люкс
Для обработки **ДВС** с рабочим объемом от **1,0 до 2,4 л** (автомобили производства США, Японии, Южной Кореи, стран Европы **после 2004г.** выпуска)
Емкость: 100 мл. Код **01579** Цена **1322 р.**

Suprotec Регуляр
Для регулярной (с каждой заменой масла) обработки любого **ДВС** с рабочим объемом от **1,0 до 2,5 л**
Емкость: 100 мл. Код **01787** Цена **468 р.**

Suprotec ТНВД
Для обработки топливных насосов высокого давления Емкость: 100 мл. Код **01581** Цена **1222 р.**

Suprotec МКПП
Для обработки механических коробок переключения передач.
Емкость: 100 мл. Код **01582** Цена **1026 р.**

Suprotec АКПП
Для обработки автоматических коробок переключения передач.
Емкость: 80 мл. Код **01583** Цена **1252 р.**

Suprotec ГУР
Для обработки гидроусилителя руля.
Емкость: 60 мл. Код **01584** Цена **975 р.**

Данные модели не относятся к оружию и продаются свободно, без лицензии. Сертификат прилагается. Дульная энергия до 3Дж. Начальная скорость пули до 130 м/с. Используемые заряды: шарики BB калибр 4.5 мм, баллон CO2 (10-12 г.). Заказывая данный товар, Вы подтверждаете, что Вам исполнилось 18 лет.

UMAREX

PM



магазин 18шт
вес 700гр
metal/metal
Код **02556** Цена **3750р.**

Beretta Elite II

магазин 18шт
вес 660гр
plastic/metal
Код **02548** Цена **3150р.**

Шарики стальные омедненные.
Калибр: 4,5 мм
Количество: 500 штук
Код **02638** Цена **95*р.**

Баллон CO2 -12гр
20шт Код **02867** Цена **640*р.**
1шт Код **02558** Цена **40*р.**

Шарики стальные Gletcher.
Калибр: 4,5 мм
Количество: 2000 штук
Упаковка: банка (граната)
Код **02788** Цена **500*р.**
*только при покупке пистолета.

ИМЗ

MP 655K

магазин
100шт (BB) 8 (Диаболо)
вес 700гр
plastic/metal
Код **02659** Цена **3500р.**

MP 656K

магазин 13шт
вес 900гр
metal/metal
Код **02623** Цена **10000р.**

Создан на основе легендарного боевого пистолета (Тульский Токарева) образца 1933г. В разработке использованы основные узлы и детали настоящего ТТ (рамка, затвор, ударно-спусковой механизм), полностью сохранена подлинная историческая маркировка оригинала.

MP 661KC-00

магазин 30шт
вес 1400гр
metal/metal
Код **02660** Цена **5650р.**

GLETCHER

TT



магазин 18шт
вес 620гр
metal/metal
Код **02905** Цена **5150р.**

APS (NEW)



магазин 22шт
вес 1040гр Blow Back
metal/metal
Код **03095** Цена **5600р.**

PM



магазин 18шт
вес 700гр
metal/metal
рамка не двигается
Код **02868** Цена **3500р.**

APS NBB (NEW)



магазин 22шт
вес 1040гр
metal/metal
Код **03096** Цена **4700р.**

SW B25



магазин 6шт
вес 800гр
metal/metal
Код **02765** Цена **3700р.**

SW B6

магазин 6шт
вес 890гр
metal/metal
Код **02933** Цена **4800р.**

SW B4

магазин 6шт
вес 800гр
metal/metal
Код **02766** Цена **3900р.**

UZM



магазин 24шт
вес 2200гр Blow Back
metal/metal
Код **02750** Цена **6600р.**

CLT 1911



магазин 19шт
вес 900гр
metal/metal
Код **02828** Цена **5500р.**

BRT 84

магазин 19шт
вес 700гр
metal/metal
Код **02764** Цена **2900р.**

BRT 92FS

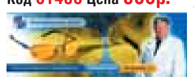


магазин 19шт
вес 1100гр Blow Back
metal/metal
Код **02744** Цена **5000р.**

SS 2202

магазин 21шт
вес 700гр
plastic/metal
Код **02739** Цена **2600р.**

Очки релаксационные «Водительские»
Код **01480** Цена **800р.**



Очки способствуют защите зрительного органа от перенапряжения, уменьшают ослепление от света встречных фар, снижают рассеяние, повышают контрастность изображения и улучшают цветоразличение.

Очки водительские «Антифары»
Код **01481** Цена **600р.**



Видеорегистратор LEXAND LR-3000

Дисплей: 2" TFT. Камера: 2 Мп. Видео: HD 720P (1280x720), AVI. Фото: 1280x960.
microSD карта: до 32 Гб.
Датчик движения, G-сенсор, автовыключение. HDMI, AV выход.
Питание: автоприкуриватель
Размеры: 78x48x18 мм. Вес: 80 гр
Крепление: кронштейн на присоске
Код **03032** Цена **3900р.**

Карандаш для ремонта царапин

DuPont™ Pro-Fusion Color™

Карандаш для ремонта царапин DuPont™ Pro-Fusion Color™ предназначен для быстрого устранения царапин, трещин, мелких сколов лакового покрытия автомобиля, велосипеда, лодки – любых окрашенных поверхностей, перекрытых прозрачным лаком.

Код **03097** Цена **600р.**

СДЕЛАТЬ ЗАКАЗ ОЧЕНЬ ПРОСТО!

- по телефону: **+7 (495) 223-23-95** (круглосуточно), **+7 (495) 775-85-48**
- по электронной почте: **katalog@tdzr.ru**
- по почте: **105082, Москва, ул. Бакунинская 72, «За рулем»**
- в интернете по адресу: **http://shop.zr.ru**
- по SMS: отправьте на номер **2425**

текст **ZR «код товара» (пробел) «количество товара», ФИО, индекс, адрес.**
Например: zr 01023 1, 01423 2, Иванов И.Д. 654044, Кемеровская обл., г. Новокузнецк, ул. Косыгина, д. 100, кв. 150.

Стоимость запроса около 3 руб. с налогами. Услуга доступна абонентам большинства GSM-операторов России. В случае ошибочного запроса услуга считается оказанной. Техническая поддержка: sms@smsonline.ru.
Примерный срок исполнения заказа 3 недели (при наличии товара на складе).
Принимаем интернет-деньги: Qiwi, Яндекс.Деньги

Цены на продукцию указаны конечные с учетом почтовой доставки, за исключением почтового сбора (примерно 5-7%), авиатарифа и курьерской доставки по Москве (от 111р.)

ЗАКАЗ КУРЬЕРА ПО МОСКВЕ, СПРАВКИ И КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ПРОДУКЦИИ:
по телефону **+7 (495) 775-85-48**; по электронной почте **katalog@tdzr.ru**

ДВА в ОДНОМ

Навигатор/видеорегистратор автомобильный LEXAND SR-5550 HD



Диагональ экрана 5 дюймов, 800x480.
Высокоскоростной процессор MStar 500 МГц и ОС WinCE 6.0
Стильный дизайн: ультратонкий корпус 12,5 мм (в месте камеры 15,5 мм) из материала «soft-touch», серебристая рамка экрана
Абсолютно плоский экран «без бортиков», покрытие экрана «антиблик»
Память: ОЗУ/ПЗУ 128 Мб/4 Гб, 2 слота расширения microSD (поддержка SDHC до 16 Гб)
Видеорегистратор: 1Мп (1280x800, AVI). Угол обзора 75 градусов. Фото jpeg. Циклическая запись по 64 Мб. Для видеорегистратора имеется отдельный разъем microSD.
Запуск любых навигационных программ (кнопка «Путь навигации»)
Предустановленный навигационный пакет Навител 5 с картами России с бесплатным обновлением, карты предустановленны на внутреннюю память устройства
Мультимедиа (просмотр фото, видео, изображений, текст)
Код **03030** Цена **4900р.**

Вся продукция сертифицирована
Цены действительны 30 дней после выхода рекламы

ПОЛНЫЙ АССОРТИМЕНТ ПРОДУКЦИИ НА HTTP://SHOP.ZR.RU

* Количество товара ограничено.

ООО «ТД «За рулем» 105082, Москва, Бакунинская 72, ОГРН 1047796967822

За рулем

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



«ПЕЖО-508»

мы столкнули с наиболее вероятными противниками – совершенно новой **«Киа-Оптима» и «Опелем-Инсигния».** Чем же привлекательны новинки второго эшелона среднего класса?

«ЛАДА-КАЛИНА»

в преддверии серьезного рестайлинга. А пока познакомьтесь с текущими изменениями модели. В этом году она получит новые подвеску, панель приборов и многое другое.



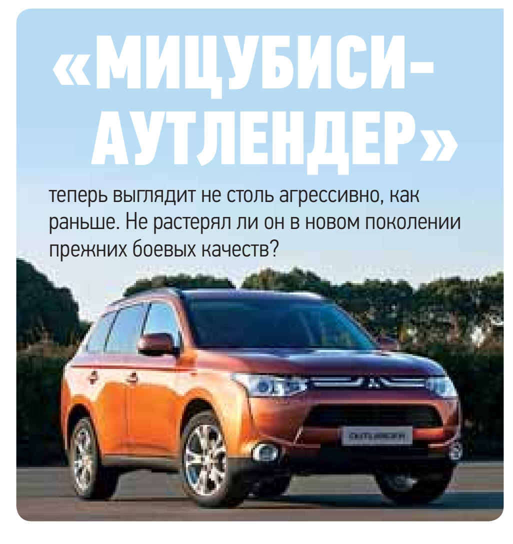


«АСТОН МАРТИН»

представил модель «Вираж»: в модельном ряду английской компании она заняла промежуток между «массовым» DB9 и бескомпромиссным DBS. Таланты 500-сильного суперкара на дорогах Германии исследовал Дмитрий Федоров.

«МИЦУБИСИ-АУТЛЕНДЕР»

теперь выглядит не столь агрессивно, как раньше. Не растерял ли он в новом поколении прежних боевых качеств?



КУДА ДЕВАТЬ

отслужившие свое шины, аккумулятор, технические жидкости, сам автомобиль, наконец? Проблемам цивилизованной утилизации мы посвятили несколько материалов.



«ФИАТ-ДУКАТО»

ушел с российского рынка, чтобы вернуться преобразившимся. Оценим новинку в сравнении с моделью прошлого поколения.

«КИА-СИД»

охотно покупали в Европе, включая Россию. Сохранил ли наследник его главные достоинства – европейский уровень отделки и ходовых качеств при доступной «корейской» цене?



«РАЙТ-БАС»

Неоклассический автобус разработан специально для гостей летней Олимпиады.





LADA
www.lada-image.ru